




3 1761 11650450 7



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504507>

2A1
1C31
-D27



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, March 17, 2003

Issue No. 12

Fourteenth and fifteenth meetings on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité sénatorial
permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 17 mars 2003

Fascicule n° 12

Quatorzième et quinzième réunions concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, March 17, 2003
(22)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:30 a.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny and Smith, P.C. (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda in camera.

At 9:58 a.m., the committee suspended its sitting.

At 10:00 a.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Department of National Defence:

Major-General Pierre Daigle, MSC, CD, Special Advisor to the Chief of Defence Staff (Homeland Security Issues);

Colonel Rick Williams, Director, Western Hemisphere Policy, Assistant Deputy Minister, Policy Branch.

From the Privy Council Office:

Mr. Robert Fonberg, Deputy Secretary to the cabinet, Operations;

Mr. Graham Flack, Director of Operations, Borders Task Force.

Major-General Daigle made a statement and responded to questions.

Colonel Rick Williams made a statement and responded to questions.

At 11:45 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:50 a.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Fonberg made a statement and with Mr. Flack responded to questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 17 mars 2003
(22)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny et Smith, c.p. (6).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement, Grant Purves et Grant Dawson, analystes; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire supérieur; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison MDN; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine à huis clos ses travaux futurs.

À 9 h 58, le comité suspend ses travaux.

À 10 heures, le comité reprend la séance devant public, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du ministère de la Défense nationale:

Le major général Pierre Daigle, conseiller principal en matière de défense du territoire national auprès du chef d'état-major de la Défense;

Le colonel Rick Williams, directeur, Politique de l'hémisphère occidental, sous-ministre adjoint, Division des politiques.

Du Bureau du Conseil privé:

M. Robert Fonberg, sous-secrétaire du cabinet, Opérations;

M. Graham Flack, directeur des opérations, Groupe de travail sur les frontières.

Le major général Daigle fait une déclaration et répond aux questions.

Le colonel Rick Williams fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 45, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 50, le comité reprend ses travaux.

M. Fonberg fait une déclaration et, avec l'aide de M. Flack, répond aux questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“Enhanced Canada-US Military Cooperation Background Material for the Senate Committee on National Security and Defence” by Major-General Pierre Daigle and Colonel Rick Williams, March 17, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 12, “46”)
- [“Material from Robert Fonberg, Deputy Secretary to the Cabinet, Operations, Privy Council Office” March 17, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 12, “47”)

At 1:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, March 17, 2003
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 1:10 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny and Smith, P.C. (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda in camera.

At 2:08 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:10 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Mr. Daniel Jean, Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development;

Mr. Bruce Scoffield, Director, Policy Development and International Coordination, Refugees Branch;

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés comme pièce auprès du greffier.

- [«Accroissement de la coopération canado-américaine: Renseignements généraux à l'intention du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense»; document présenté par le major général Pierre Daigle et le colonel Rick Williams, le 17 mars 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 12, «46»)
- [«Documents déposés par Robert Fonberg, sous-secrétaire du cabinet, Opérations, Bureau du Conseil privé» le 17 mars 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 12, «47»)

À 13 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 17 mars 2003
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 h 10, dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny et Smith, c.p. (6).

Également présents: Du Service de recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire supérieur; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du NDN; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 14 h 08, le comité suspend la séance.

À 14 h 10, le comité poursuit la séance publique dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration Canada:

M. Daniel Jean, sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes;

M. Bruce Scoffield, directeur, Développement des politiques et coordination internationale, Direction générale des réfugiés;

Ms. Caroline Melis, Director, Program Development, Enforcement Branch.

From the Department of Foreign Affairs and International Trade:

Mr. Jon Allen, Director General, North America Bureau;

Ms. Jill Sinclair, Director General, International Security Bureau.

Mr. Jean made a statement and with Mr. Scoffield and Ms. Melis responded to questions.

At 3:32 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:37 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Allen made a statement and with Ms. Sinclair responded to questions.

At 3:55 Senator Forrestall, Deputy Chair, presided.

At 4:45 Senator Kenny, Chair, presided.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["Opening Remarks by Daniel Jean, Acting Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development, Citizenship and Immigration Canada", March 17, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 12, "48")
- ["Letter from Ronald Bilodeau, Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the Deputy Prime Minister and Security and Intelligence Co-ordinator, Privy Council Office"] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 12, "49")
- ["Canada and the United States, A Strong Partnership, Department of Foreign Affairs and International Trade", March 17, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 12, "50")
- ["Military Family Services Program, Canadian Forces Personnel Support Agency, Department of National Defence", March 17, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 12, "51")

At 5:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:02 p.m., the committee continued its meeting in camera in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda.

At 5:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Mme Caroline Melis, directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi.

Du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international:

M. Jon Allen, directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord;

Mme Jill Sinclair, directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale.

M. Jean fait une déclaration et, avec M. Scoffield et Mme Melis, répond aux questions.

À 15 h 32, le comité suspend la séance.

À 15 h 37, le comité reprend la séance.

M. Allen fait une déclaration et, avec Mme Sinclair, répond aux questions.

À 15 h 55, le sénateur Forrestall, vice-président, occupe le fauteuil.

À 16 h 45, le sénateur Kenny, président, occupe le fauteuil.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière.

- [«Déclaration liminaire de Daniel Jean, sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes, Citoyenneté et immigration Canada», le 17 mars 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 12, «48»)
- [«Lettre de Ronald Bilodeau, secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre du vice-premier ministre et coordonnateur de la Sécurité et du renseignement, Bureau du Conseil privé»] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 12, «49»)
- [«Le Canada et les États-Unis, un partenariat solide, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international», le 17 mars 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 12, «50»)
- [«Programme des services aux familles des militaires, Agence de soutien du personnel des Forces canadiennes, ministère de la Défense nationale», le 17 mars 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 12, «51»)

À 17 heures, le comité suspend la séance.

À 17 h 02, le comité poursuit la séance à huis clos dans la salle 160-S (Salle de sous-comité) de l'édifice du Centre.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 17 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, March 17, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:30 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee concludes its briefings on Canada-United States relations, in preparation for its trip next week to Washington to meet with members of Congress and with U.S. administration officials.

I am a senator from Ontario and I serve as chair of this committee.

Our deputy chair is the distinguished Senator Michael Forrestall, who is from Nova Scotia. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for 37 years, first as their member in the House of Commons and later as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and has served on defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the future of the Canadian Forces.

Senator Tommy Banks was well-known to Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer before his appointment to the Senate in 2000. Senator Banks chairs the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying the Nuclear Safety and Control Act.

Senator Jane Cordy, from Nova Scotia, was an accomplished educator with an extensive record in community involvement before she came to the Senate in 2000. In addition to serving on this committee, Senator Cordy is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology, which recently released a landmark report on health care and that will now study mental health.

Senator Norman Atkins, from Ontario, came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications and with experience as advisor to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs and of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He serves as chair of the Senate Conservative caucus.

Senator David Smith, from Ontario, served as a councillor and deputy mayor of Toronto, as a member of the House of Commons and as a minister of state, prior to being appointed to the Senate in 2002. Senator Smith serves on the Standing

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 17 mars 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner, et ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: C'est un plaisir de vous accueillir au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, le comité met le point final à ses séances d'information sur les relations entre le Canada et les États-Unis, en prévision de son voyage de la semaine prochaine à Washington, où nous rencontrerons des représentants du Congrès et de l'administration américaine.

Je suis un sénateur de l'Ontario, et je préside le comité.

Notre vice-président est le distingué sénateur Michael Forrestall, qui vient de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur a été au service des électeurs de Dartmouth pendant trente-sept ans, tout d'abord à titre de député aux Communes, puis à titre de sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions de défense et il a siégé à des comités parlementaires qui ont étudié des questions de défense, dont le comité mixte spécial de 1993 qui a étudié l'avenir des Forces canadiennes.

Le sénateur Tommy Banks s'est bien fait connaître des Canadiens comme un musicien et artiste accompli et versatile avant d'être nommé au Sénat, en 2000. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. En ce moment, ce comité étudie la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires.

Le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse, a été une éducatrice accomplie qui avait une impressionnante feuille de route sur le front de l'engagement communautaire avant d'être nommée au Sénat, en 2000. Le sénateur Cordy siège également au Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, qui vient de publier un rapport marquant sur les soins de santé et s'apprête à étudier la question de la santé mentale.

Le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario, a accédé au Sénat en 1986 avec de solides antécédents dans le domaine des communications et de l'expérience comme conseiller de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Le sénateur Atkins est membre de notre sous-comité des anciens combattants et du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il préside le caucus conservateur du Sénat.

Le sénateur David Smith, de l'Ontario, a été conseiller et maire adjoint de Toronto, député à la Chambre des communes et ministre d'État avant d'être nommé au Sénat en 2002. Le sénateur Smith siège au Comité sénatorial permanent des affaires

Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs Committee and on the Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of studies, beginning with the report "Canadian Security and Military Preparedness" on a study of the major issues facing Canada. That report was tabled in February 2002.

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. To date, we have released three reports on various aspects of national security: "Defence of North America: A Canadian Responsibility," September 2002; "For an Extra 130 Bucks...Update On Canada's Military Financial Crisis: A VIEW FROM THE BOTTOM UP," November 2002; and "The Myth of Security at Canada's Airports," January 2003.

The committee is in the process of evaluating the federal contribution to the work of the men and women across the country who first respond to emergencies or disasters. In recent meetings, the committee has been preparing for its trip to Washington next week with a series of briefings on Canada-U.S. relations. We began with a presentation by the Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, about their involvement with Canada-U.S. border relations and the implementation of the 30-point Smart Border Action Plan. This was followed by briefings on the role and capabilities of the Canadian Coast Guard and by a question-and-answer session on Canada-United States intelligence issues with the Director of the Canadian Security Intelligence Service, CSIS.

Just before the recent parliamentary break, the committee heard evidence about how the Privy Council Office, PCO, coordinates intelligence and how the Communications Security Establishment cooperates with its United States counterparts. This was followed by a briefing from the Department of the Solicitor General of Canada on how Canada and the United States cooperate on border enforcement.

Today's hearings will begin with an update on the Canada-United States military relationship. Our presenters will be MGen. Pierre Daigle and Col. Rick Williams. I welcome both of you here today. I understand that you have a short opening statement to make. Please proceed.

Major-General Pierre Daigle, MSC, CD, Special Advisor to the Chief of Defence Staff (Homeland Security Issues), Department of National Defence: I appreciate the opportunity to appear before the committee today. I will keep my opening remarks brief to allow time for questions and answers.

There has been much discussion on homeland security over the past year and a half as the Government of Canada has sought to ensure national security in the face of new threats.

juridiques et constitutionnelles et au Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent chargé d'étudier les questions qui se rapportent à la sécurité et à la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons mené à bien un certain nombre d'études, à commencer par celle qui a donné le rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense», qui traite des principaux problèmes auxquels le Canada doit faire face. Ce rapport a été déposé en février 2002.

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité de voir si nous avions besoin d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'à maintenant, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale: «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», en septembre 2002, «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut», en novembre 2002, et «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», en janvier 2003.

Le comité est en train d'évaluer la contribution fédérale au travail des intervenants de première ligne en cas d'urgence ou de catastrophe. Au cours de ses dernières réunions, il a préparé son voyage à Washington, qui aura lieu la semaine prochaine, au moyen d'une série de séances d'information sur les relations entre le Canada et les États-Unis. Nous avons commencé par un exposé de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, ou ADRC, au sujet de ses relations concernant la frontière canado-américaine et de la mise en oeuvre du Plan d'action en 30 points sur la frontière intelligente. Sont venues ensuite des séances d'information sur le rôle et les capacités de la Garde côtière canadienne et une séance de questions et réponses sur le renseignement, avec le directeur du Service canadien de renseignement de sécurité, ou SCRS.

Juste avant le dernier congé parlementaire, le comité a recueilli des témoignages sur la façon dont le Bureau du Conseil privé coordonne le renseignement et comment le Centre de la sécurité des télécommunications collabore avec le service américain qui est son pendant. Il y a eu ensuite une séance d'information du ministère du Solliciteur général du Canada portant sur la coopération entre le Canada et les États-Unis pour l'application de mesures à la frontière.

Aujourd'hui, nous aurons tout d'abord une mise à jour sur les relations militaires entre le Canada et les États-Unis. Nos témoins seront le major-général Pierre Daigle et le colonel Rick Williams. Je vous souhaite la bienvenue à tous les deux. Je crois savoir que vous avez une brève déclaration liminaire à faire. Je vous en prie.

Le major-général Pierre Daigle, conseiller principal en matière de défense du territoire national auprès du chef d'état-major de la Défense, ministère de la Défense nationale: Je suis heureux de comparaître devant le comité aujourd'hui. Je vais me contenter d'un exposé très bref de façon que nous ayons du temps pour les questions et réponses.

Depuis un an et demi, il est beaucoup question de la sécurité du territoire, car le gouvernement du Canada cherche à garantir la sécurité nationale face à des menaces nouvelles.

[Translation]

I will try to highlight the role of the Canadian armed forces in a national security context. The department and the Canadian armed forces are engaged in an era of change, and we keep improving our operational capacity. I gave a few examples in my submission. We should look into our obligations on the North American continent.

[English]

National security, in my view, has become continental security. The establishment of the Bi-national Planning Group for the purpose of enhancing Canada-U.S. military cooperation in this new security environment is a fundamental step within our obligations as part of North America. Defence is a subset of homeland security, which is the responsibility of the Government of Canada; however, the execution of homeland security missions rests with a number of federal government agencies. As you are aware, many Canadian government departments are engaged with their U.S. counterparts in enhancing North American security. Post-9/11, this requires a high degree of cooperation between departments and agencies, both domestically and with our American colleagues.

I will try to explain, to the best of my knowledge, any aspect that touches on homeland defence and security. Before doing so, I would ask Col. Williams to say a few words.

Colonel Rick Williams, Director, Western Hemisphere Policy, Assistant Deputy Minister, Policy Branch, Department of National Defence: Mr. Chairman, in the interests of time, I have no opening statement to add to MGen. Daigle's comments. However, I am fully prepared to review the background material that we provided, which outlines the context of the military relationships between Canada and the United States.

Senator Forrestall: Col. Williams, among the information you provided us earlier, you indicated that one of the missions of the planning group is to prevent or to mitigate wars or attacks by terrorists or others on Canada or the United States. Can you indicate to me how a planning group intends to prevent an attack by terrorists? Are you perhaps suggesting there will be an operational cell? How will this play out? Are we viewing Canada and the United States as one entity? MGen. Daigle said a moment ago that national security has become homeland security. Col. Williams, could you elaborate on that for us?

Col. Williams: The concept I should like to leave with you is that the planning group will serve to gather the best information available so that we are better prepared to deal with a situation that emerges. Clearly, no planning or preparation will deter a dedicated group of terrorists who wish to inflict harm on the country. However, if they know that Canada and the United

[Français]

Je vais essayer de mettre en évidence le rôle des Forces armées canadiennes dans un contexte de sécurité nationale. Le ministère et les Forces armées canadiennes sont engagés dans une ère de transformations et nous continuons d'améliorer nos capacités opérationnelles. Je vous ai fait part de quelques exemples dans mon mémoire. Nous devons nous pencher sur nos obligations à l'échelle du continent nord-américain.

[Traduction]

Selon moi, la sécurité nationale est devenue une question de sécurité continentale. La mise sur pied du Groupe de planification binational en vue de renforcer la coopération militaire entre le Canada et les États-Unis dans ce nouveau contexte de sécurité est une étape fondamentale qui se rattache à nos obligations comme pays de l'Amérique du Nord. La défense est un sous-ensemble de la sécurité territoriale, qui est du ressort du gouvernement du Canada, mais l'exécution des missions de sécurité territoriale relève d'un certain nombre d'organismes fédéraux. Comme vous le savez, de nombreux ministères canadiens ont des contacts avec leurs pendants américains pour renforcer la sécurité nord-américaine. Après les attentats du 11 septembre, une coopération plus poussée s'impose entre les ministères et organismes, tant à l'intérieur du Canada qu'avec nos collègues américains.

Je vais essayer d'expliquer de mon mieux tous les aspects qui se rattachent à la défense du territoire et à la sécurité, mais, auparavant, j'invite le colonel Williams à vous dire quelques mots.

Le colonel Rick Williams, directeur de la Politique de l'hémisphère occidental, sous-ministre adjoint, Division des politiques, ministère de la Défense nationale: Monsieur le président, pour utiliser au mieux le temps du comité, je vais m'abstenir d'ajouter une déclaration liminaire aux propos du major-général Daigle. Par contre, je suis tout à fait disposé à passer en revue la documentation que nous avons produite, qui situe le contexte des relations militaires entre le Canada et les États-Unis.

Le sénateur Forrestall: Colonel Williams, dans les renseignements que vous nous avez communiqués plus tôt, vous dites que l'une des missions du groupe de planification est de prévenir ou d'atténuer les guerres ou les attaques des terroristes ou d'autres groupes contre le Canada ou les États-Unis. Pouvez-vous me dire comment un groupe de planification entend prévenir une attaque terroriste? Voulez-vous dire qu'il y aura une cellule opérationnelle? Comment cela se passera-t-il? Le Canada et les États-Unis sont-ils considérés comme une seule entité? Le major-général Daigle a dit il y a un instant que la sécurité nationale était devenue une question de sécurité territoriale. Colonel Williams, pourriez-vous expliciter?

Col Williams: L'idée que je voudrais vous laisser, c'est que le groupe de planification servira à réunir les meilleurs renseignements disponibles pour que nous soyons mieux préparés à affronter toute situation qui pourrait surgir. De toute évidence, aucune planification, aucune préparation ne dissuadera un groupe de terroristes résolu qui veulent nuire au

States have taken all measures to ensure that they are aware of what is going on and that they are protected, I believe that will provide terrorists with a far bigger challenge to create a terrorist potential.

The planning group will be in place to establish the infrastructure, to gather the information, to monitor, and to train and prepare for a range of eventualities, from a terrorist attack to a natural disaster.

Senator Forrestall: Are you describing to us what the infrastructure will eventually look like? Will it have those components of preparation? Is that what you are describing to us? If that is the case, how fundamentally basic is this part of the infrastructure to where we go from here over the next several years?

Col. Williams: If I refer to the actual material that I provided, there was a listing of the tasks that the planning group would be expected to perform. I will just briefly summarize them in order to answer your question.

On page 4, slide 7 is titled "Planning Group Specified Tasks." It takes the mission of the planning group one level below, so that we start to identify those tasks that they want to accomplish.

Briefly, I have described the concept of them maintaining awareness of emerging situations, in this case, primarily through the maritime surveillance activities they will organize. They will share intelligence and operational information in accordance with national laws, policies and directives. They will assess the threats that exist, design and participate in exercises that will ensure we are prepared for those threats, conduct joint training programs to ensure that the forces available are aware of the latest technology and activities that could be beneficial to their task, and they will validate these plans through national authorities to ensure both governments understand, are aware of and agree to the kind of structure that is in place. Lastly, because the military is not the agency of first response — which is fundamentally police and civil — they will ensure appropriate coordination with those civil agencies.

When you look at the type of tasks that the planning group will be involved in, I think you can see the coordination and the preparation that I was talking about.

Senator Forrestall: You touch on maritime surveillance but concentrate your thoughts on the other aspects of it. Does your indication that the planning group will maintain awareness of emerging situations through maritime surveillance imply the establishment of a separate planning group, given the early importance being attached to entry into the United States of items other than welcome material and goods via water, containers, et cetera?

pays. Toutefois, s'ils savent que le Canada et les États-Unis ont pris toutes les mesures pour se renseigner sur ce qui se passe et pour se protéger, je crois qu'il leur sera beaucoup plus difficile de constituer une grave menace.

Le groupe de planification sera là pour établir l'infrastructure, réunir l'information, exercer une surveillance et assurer une information et une préparation pour tout un éventail de possibilités, depuis un attentat terroriste jusqu'à une catastrophe naturelle.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous en train de nous décrire ce que finira par devenir l'infrastructure? Est-ce qu'elle comportera ces éléments de préparation? Est-ce que c'est ce que vous nous décrivez? Dans ce cas, dans quelle mesure cet élément de l'infrastructure est-il fondamental pour les prochaines années?

Col Williams: Je me reporte à la documentation que j'ai fournie. On y trouve une liste des tâches que le groupe de planification devrait remplir. Je vais résumer rapidement pour répondre à votre question.

À la page 4, le transparent 7 s'intitule «Tâches précises du groupe de planification». La mission du groupe de planification est davantage détaillée pour que nous commencions à préciser les tâches à accomplir.

Rapidement, j'ai expliqué que le groupe sera à l'affût des situations nouvelles surtout grâce à ses activités de surveillance maritime. Il échangera les renseignements et l'information opérationnelle conformément aux lois, politiques et directives nationales. Il évaluera les menaces qui existent, concevra des exercices et y participera pour faire en sorte que nous soyons prêts à faire face à ces menaces, il mènera des programmes conjoints d'instruction pour que les forces disponibles soient au courant de la technologie la plus récente et des activités qui peuvent être utiles dans leur travail, il validera ses plans auprès des autorités nationales pour s'assurer que les deux gouvernements comprennent la structure en place, en soient conscients et soient d'accord. Enfin, comme les forces militaires ne sont pas chargées de la première intervention, qui relève fondamentalement de la police et des forces civiles, il établira des mécanismes de coordination adaptés avec les organismes civils.

Si vous considérez les tâches que le groupe de planification devra accomplir, je crois que vous pourrez comprendre de quelle coordination et de quelle préparation je voulais parler.

Le sénateur Forrestall: Vous avez parlé de surveillance maritime, mais vous avez fait porter vos réflexions surtout sur d'autres aspects. En disant que le groupe de planification sera à l'affût des situations nouvelles grâce à une surveillance maritime, laissez-vous entendre qu'on mettra sur pied un groupe de planification distinct, étant donné l'importance qu'on accorde rapidement à l'entrée aux États-Unis de choses autres que des matériaux et des marchandises qui sont les bienvenus par transport maritime, conteneurs, et cetera?

Col. Williams: I would respond by saying that, as recently as Friday, Canada appointed a liaison officer to the United States, RAdm. Fraser, who was Commander, Maritime Forces Pacific. That, I believe, is an indication that the maritime situation is probably the task with which the planning group will first become charged.

We have a very comprehensive system in place for aerospace protection of the continent through NORAD. We have identified that the maritime piece is perhaps the next most important. Charged with these two activities, I believe they will make some extensive progress in the short term.

Senator Forrestall: I should say that the promotion of MGen. Findley to Lieutenant-General, and what that seems to have triggered along the line, would indicate serious action. I congratulate all of them on their new positions, appointments and promotions.

MGen. Daigle, you indicated that Armed Forces was conducting a total review of defence intelligence and creating an intelligence fusion centre. Can you tell us a little more about the centre? Will it involve DND only, or will other government departments be involved in this centre?

MGen. Daigle: Mr. Chairman, first, to address the defence intelligence review, the review is being done in collaboration with ADM Margaret Purdy and the Deputy Chief of the Defence Staff, VAdm. Greg Maddison. They will be co-leading this initiative, looking within DND to assess and streamline all of the defence functions that have been carried out, doing a full review in order to better discipline the intelligence within the department.

There is a misconception concerning the fusion centre to which you are alluding. It is not necessarily a centre that we are trying to put in place, but more a capability. Its purpose is to provide information intelligence to the command control of the Canadian Forces in a timely manner.

At this stage, this organization is designed to take in the ever-increasing flow of information from disparate sources, digest it, analyze it and present it in a manageable, comprehensive format in real time. It has been defined at this stage, and there is money and resources assigned to this project. We think the definition phase will be completed by 2004, and the joint fusion centre should be in place by 2006. The Deputy Chief of the Defence Staff has the lead in all this. To date, I think this is what has been worked on.

However, the defence intelligence review is definitely an important step in harmonizing and disciplining all the intelligence assets within the department. Some other departments in the government are also looking at this, since nine or 10 of them have security and intelligence roles to play.

Senator Forrestall: That is rather interesting. Let me move on to a final question for now.

Col Williams: Je répondrai en disant que vendredi, le Canada a nommé un officier de liaison avec les États-Unis, le contre-amiral Fraser, qui a été commandant des Forces maritimes du Pacifique. Selon moi, cela révèle que le groupe de planification sera chargé tout d'abord de la question maritime.

Grâce au NORAD, nous avons un imposant système de protection aérospatiale du continent. Nous avons estimé que la dimension maritime était peut-être l'élément le plus important ensuite. Le groupe, chargé de ces deux activités, fera des progrès considérables à court terme.

Le sénateur Forrestall: Je dois dire que la promotion du major-général Findley au rang de lieutenant-général et ce que cette promotion semble avoir provoqué montre qu'on prend des mesures sérieuses. Je félicite tous les intéressés de leurs nouveaux postes, de leurs nominations et de leurs promotions.

Major-général Daigle, vous avez dit que les forces armées procédaient à une révision complète du renseignement de défense et créaient un centre de fusion du renseignement. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long sur ce centre? Est-ce que c'est l'affaire du ministère de la Défense nationale seulement, ou d'autres ministères y participeront-ils?

Mgén Daigle: Monsieur le président, tout d'abord, à propos de l'examen du renseignement de défense, il est réalisé avec la collaboration du sous-ministre adjoint Margaret Purdy et du sous-chef d'état-major de la Défense, le vice-amiral Greg Maddison. Ils dirigeront conjointement cette initiative, faisant appel au ministère de la Défense nationale pour évaluer et rationaliser toutes les fonctions de défense qui ont été assurées, et procédant à un examen exhaustif pour mieux encadrer le renseignement à l'intérieur du ministère.

Il y a une méprise à propos du centre de fusion auquel vous avez fait allusion. Il ne s'agit pas nécessairement de mettre en place un centre, mais plutôt une capacité. Son objet est de fournir des renseignements rapidement au commandement des Forces canadiennes.

Pour l'instant, cette organisation est conçue pour recevoir l'apport sans cesse croissant d'information provenant de sources diverses, l'assimiler, l'analyser et la présenter sous une forme malléable et compréhensible en temps réel. On en est au stade de la définition, et des fonds et d'autres ressources ont été affectés au projet. Selon nous, la phase de définition sera terminée d'ici 2004 et le centre conjoint de fusion devrait être en place d'ici 2006. Le sous-chef d'état-major de la Défense assure la direction générale. Et jusqu'à maintenant, voilà sur quoi on a travaillé.

Toutefois, l'examen du renseignement de défense est indéniablement une étape importante dans l'harmonisation et la discipline de tous les éléments du ministère en matière de renseignement. Certains autres ministères étudient également la question, étant donné que neuf ou dix d'entre eux ont un rôle à jouer en matière de sécurité et de renseignement.

Le sénateur Forrestall: C'est plutôt intéressant. Passons à une dernière question pour l'instant.

We heard some very disturbing evidence in Windsor a short while ago. Someone was describing one of the 1,500 or 1,600 emergency packs we have around the country. We discovered that the one in Windsor has three or four blankets, a broken axe and a pail for fire, but not much else. If you have not, would you take a look at these emergency packs? It would seem that 1,600 would cover the communities of Canada quite well, particularly in critical areas.

How closely do you relate to first responders? Do you relate directly, or through the provincial authorities to which most of the local emergency groups report?

MGen. Daigle: As Col. Williams mentioned, the Canadian Forces is a force of last resort. In most cases, we are not the first responder; we come in to support any civil agencies and law enforcement organizations.

The army is organized into four land force areas across Canada. Each land force area liaises with related provincial governments and, in some areas, with local municipalities. The reserve forces have a footprint across the country and are integrated within the communities. They maintain a liaison with local authorities through land force areas, in the event they are called to support first responders. That is at the provincial and municipal level, where there are relations between the military, law enforcement agencies and local authorities.

At the federal level, OCIEP is involved and responsible for coordinating response and preparedness across the country. They are engaged regularly in coordinating meetings with provincial offices of critical infrastructure across the country. In fact, OCIEP is doing some simulated exercises to ensure that their decision-making processes and the connection between provincial and the federal agencies are in place.

Senator Forrestall: I appreciate that. I gather, then, that, at your planning group level, ongoing contact with provincial authorities is not a function you will carry out.

MGen. Daigle: The planning group will be fully manned in Colorado Springs this summer. Their first task will be to review and enhance military plans, in cooperation with the Americans. On the American side, most of the members of the planning groups belong to NORTHCOM, which is the new U.S. command. Their staff officer will have the dual responsibility of NORTHCOM and the planning group. We will have access to what is happening on the American side, because NORTHCOM supports agencies and handles liaison.

Our planning group will primarily enhance military cooperation. We will have one representative from OCIEP, and this planning group will report back to the DCDS, but through the Deputy Chief of Defence Staff, VAdm. Maddison. He is the operations officer of the Canadian Forces and will be the main contact with the different departments in Canada. The

Nous avons entendu récemment des témoignages très troublants à Windsor. Quelqu'un nous a décrit l'une des 1 500 ou 1 600 trousse d'urgence que nous avons au Canada. Nous avons appris qu'une trousse à Windsor contenait trois ou quatre couvertures, une hache brisée et un seau pour lutter contre l'incendie, mais pas grand-chose d'autre. Si vous ne l'avez déjà fait, examineriez-vous ces trousse? Il semble que 1 600 suffisent amplement pour les localités au Canada, surtout dans les régions critiques.

Quelles sont vos relations avec les premiers intervenants? Est-ce que ce sont des relations directes ou passez-vous par l'entremise des autorités provinciales auxquelles la plupart des groupes locaux d'urgence font rapport?

Mgén Daigle: Comme le colonel Williams l'a dit, les Forces canadiennes sont un dernier recours. Dans la plupart des cas, nous ne sommes pas les premiers intervenants. Nous venons soutenir les organismes civils et les services d'application de la loi.

L'armée est structurée en quatre zones qui couvrent l'ensemble du Canada. Chaque zone est en liaison avec les gouvernements provinciaux en cause et, dans certaines régions, avec des municipalités. Les forces de réserve ont une présence dans l'ensemble du Canada et sont intégrées aux localités. Elles sont en liaison avec les autorités locales par l'entremise des zones des forces terrestres, au cas où on leur demanderait de soutenir les premiers intervenants. Cela se passe aux niveaux provincial et municipal, où il y a des relations entre les militaires, les organismes d'application de la loi et les autorités locales.

Au niveau fédéral, le BPIEPC intervient et est chargé de la coordination de l'intervention et de l'état de préparation dans l'ensemble du pays. Ce bureau tient régulièrement des réunions de coordination avec les bureaux provinciaux de l'infrastructure essentielle dans l'ensemble du pays. Il fait des exercices de simulation pour s'assurer que les processus de décision et la liaison entre les organismes provinciaux et les fédéraux sont bien en place.

Le sénateur Forrestall: Je comprends tout cela. Je présume donc que, au niveau du groupe de planification, les contacts suivis avec les autorités locales ne sont pas une fonction dont vous vous chargez.

Mgén Daigle: Le groupe de planification aura son plein effectif à Colorado Springs cet été. Sa première tâche consistera à examiner et à améliorer les plans militaires avec la collaboration des Américains. Du côté américain, la plupart des membres du groupe de planification appartiennent au NORTHCOM, qui est le nouveau commandement américain. Leur officier état-major aura la double responsabilité du NORTHCOM et du groupe de planification. Nous aurons accès à ce qui se passe du côté américain, car le NORTHCOM assure le soutien des organismes et se charge de la liaison.

Notre groupe de planification améliorera avant tout la coopération militaire. Nous aurons un représentant du BPIEPC, et le groupe de planification fera rapport au SCMD, mais par l'entremise du sous-chef d'état-major de la Défense, le vice-amiral Maddison. Il est l'officier des opérations des Forces canadiennes, et il sera le principal contact avec les différents ministères

planning group in Colorado Springs will have no coordinating role with the various Canadian departments. It will have to go through the DCDS, who, in fact, will not have a role to coordinate. This is the government's function. We will be linking to all those departments, to be aware of their planning process, in the event we have to come in to support the civilian agencies.

Senator Forrestall: How many people do we have in Colorado Springs?

Col. Williams: Through NORAD, we have 268. We will have 30 in place by the summer.

I should like to give an example of where the planning group could assist in a situation. We used the Windsor-Detroit situation as a scenario when we first put forward the concept of the planning group. Let me say that we respect the jurisdiction of municipal and provincial authorities within their mandate to protect their citizens. The military, as MGen. Daigle has said, is not called into a situation unless a municipal and/or provincial authority needs assistance. It is not our role to look into the baskets of the police and fire departments, or these emergency kits, and make a determination of whether they are sufficient. That is their mandate and jurisdiction. They can ask us for help and we would be willing to do so, but that is theirs.

Where we would gain from the establishment of the planning group is that we have a group of people who are good at preparing and running exercises and evaluation scenarios, so that all of the people can have an opportunity to practice and train for the eventuality. We have seen in the past, through an exercise called "TOPOFF" — short for "top officials" — where a group of officials were presented with the scenario of a biological hazard originating on the West Coast and spreading across North America, that many questions were spun off to lower levels officials to look into the issues. The point you raise, where a particular preparedness kit is low on materials, as we get into the evaluation and exercise program we will bring these things to light. The appropriate agency that is responsible for the function will then be in a position to take appropriate action.

There is fear on the military side in both countries that we cannot do the job for everyone. We have neither the budget nor the people — or the mandate. We are trying to set up a situation where we will all learn and cooperate and the appropriate action agent will be in a position to make the right decision. The planning group will go a long way to helping what you have just described.

The Chairman: The kits that Senator Forrestall was talking about were Health Canada kits.

Senator Forrestall: I did not say they were.

The Chairman: I know you did not, but this is to clarify the record. We were quite impressed with the testimony we received about the supplies and caches that existed across the country,

canadiens. Le groupe de planification de Colorado Springs n'aura aucun rôle de coordination avec les différents ministères canadiens. Il devra passer par le SCEMD, qui n'aura pas de rôle de coordination. Il s'agit de la fonction du gouvernement. Nous assurerons la liaison avec tous ces ministères, pour connaître leur processus de planification, au cas où nous devrions soutenir des organismes civils.

Le sénateur Forrestall: Combien de personnes avons-nous à Colorado Springs?

Col Williams: Avec le NORAD, nous en avons 268. Nous en aurons 30 en place d'ici l'été.

Je voudrais donner un exemple d'aide que le groupe de planification pourrait donner. Lorsque nous avons proposé l'idée du groupe de planification, nous avons pris comme exemple la situation de Windsor-Detroit. Je précise que nous respectons les compétences des autorités municipales et provinciales qui ont le mandat de protéger leurs administrés. Les forces militaires, comme le major-général Daigle l'a dit, ne sont pas appelées à intervenir à moins que les autorités municipales ou provinciales n'aient besoin d'aide. Ce n'est pas notre rôle de regarder dans les paniers de la police et des services d'incendie, ni de vérifier les trousseaux d'urgence, ni de nous prononcer sur leur qualité. Cela relève de leur mandat et de leur compétence. Ces autorités peuvent nous demander de l'aide, et nous serons disposés à les aider, mais c'est leur domaine.

Que gagnerons-nous avec l'établissement du groupe de planification? Nous aurons un groupe de personnes qui excellent dans la préparation et l'exécution d'exercices et de scénarios d'évaluation pour que tous aient la possibilité de s'exercer et de s'entraîner en prévision d'une éventualité.. Nous avons eu par le passé un exercice appelé TOPOFF, abréviation de «top officials» ou officiers supérieurs. On a présenté à un groupe d'officiers le scénario de dangers biologiques provenant de la côte ouest et se propageant en Amérique du Nord. Nous avons constaté que beaucoup de questions étaient renvoyées aux officiers de niveau inférieur, qui devaient se charger des problèmes. Vous avez soulevé la question d'une trousse d'urgence mal garnie. Ce genre de problème sera abordé au stade du programme d'évaluation et d'exercice. L'organisme chargé de la fonction sera alors en mesure de faire le nécessaire.

Les militaires des deux pays craignent de ne pouvoir faire le travail pour tout le monde. Nous n'avons ni le budget ni les effectifs, et nous n'avons pas le mandat non plus. Nous essayons de créer une situation dans laquelle nous apprendrons tous et collaborerons et dans laquelle l'agent qui doit intervenir sera en mesure de prendre la bonne décision. Le groupe de planification fera beaucoup pour résoudre le problème que vous venez de décrire.

Le président: Les trousseaux dont le sénateur Forrestall a parlé sont des trousseaux de Santé Canada.

Le sénateur Forrestall: Je n'ai rien dit de tel.

Le président: Je sais que vous ne l'avez pas dit, mais je tenais à donner cette précision. Nous avons été très impressionnés par le témoignage que nous avons entendu au sujet des fournitures et

until we took our first trip out and asked first responders what they thought about the federal kits. They asked, "What federal kits?" When they looked into them — it was not quite as bad as Senator Forrestall described; there were two blankets, not one. However, they essentially told us that the kids were of no use. We intend to close the loop on that, if you will, and get back to Health Canada to explain to us how these caches of supplies work.

While we are on the subject of caches of supplies, perhaps you could talk about the Disaster Assistance Response Team, DART. The last time we looked at it, its supplies were in Trenton, its planning took place in Kingston and its people were in Petawawa, which struck us as an interesting way to organize a group. The number of people that could be processed at a given time, at one time, was as high as 100. It has been reduced to a number significantly less than that.

The Disaster Assistance Response Team has domestic uses obviously. Can you be more specific for the committee as to how you are readjusting it?

You referred to improving its domestic capability. Our impression was that it did not have much capability, period, the last time we looked at it. A year has passed. If more work has been done, the committee would be very interested in learning about it.

MGen. Daigle: Mr. Chairman, I have given a few examples of some of the enhancements that we brought to our capabilities since 9/11. I am not very knowledgeable of the details. I know that the DART has been deployed in the past. In the past year, we tried to improve their ability to deploy within Canada, including the equipment for a winter scenario that they were probably lacking at some point.

That is all I can say. I do not have much information on the details of this subject, which is under the authority of the Deputy Chief of the Defence Staff.

The Chairman: In fairness, I would not have asked you about it if you had not brought it up. Could you undertake to provide more information to the committee about DART? Specifically, is the team still located at three separate bases? If so, why? What is the capacity of the unit to deal with casualties? What capability does the Canadian Forces have to actually move the team from one location to another? How quickly could that be done? How many aircraft would it take to move the team? Do you have the aircraft available to move the team, if it were necessary to move it?

MGen. Daigle: We will collate that information, Mr. Chairman.

The Chairman: Our impression from visiting Trenton was that, given the number of Hercules that are unserviceable, you could not take anyone anywhere, essentially. We are very interested in the lack of capability of a strategic and tactical lift. It worries us a

des réserves qui existent au Canada, jusqu'à ce que nous fassions nos premiers déplacements et demandions aux intervenants de première ligne ce qu'ils pensaient des troussees fédérales. Ils ont demandé: «Quelles troussees fédérales?» Lorsqu'ils les ont vérifiées, ce n'était pas aussi minable que ce que le sénateur Forrestall a décrit. Il y avait deux couvertures, non pas une seule. Toutefois, ils nous ont dit que ces troussees étaient inutiles. Nous entendons boucler la boucle, si on peut dire, et demander à Santé Canada de nous expliquer comment fonctionnent ces réserves de fournitures.

Puisque nous en sommes aux fournitures, peut-être pourrions-nous parler de l'équipe d'intervention en cas de catastrophe, DART. La dernière fois que nous nous y sommes intéressés, ses fournitures étaient à Trenton, sa planification se faisait à Kingston et ses effectifs se trouvaient à Petawawa. Il nous a semblé que c'était une façon curieuse d'organiser un groupe. Le nombre de personnes dont on pouvait s'occuper simultanément a atteint la centaine, à une époque. Le chiffre est maintenant bien inférieur.

L'équipe d'intervention en cas de catastrophe est utilisée à l'intérieur du pays, de toute évidence. Pourriez-vous expliquer plus précisément au comité comment vous l'adaptez?

Vous avez parlé d'améliorer sa capacité au Canada. La dernière fois que nous l'avons étudiée, notre impression a été qu'elle n'avait pas beaucoup de capacité, un point c'est tout. Une année a passé. Si on a accompli un certain travail, le comité voudrait bien être mis au courant.

Mgén Daigle: Monsieur le président, j'ai donné quelques exemples des améliorations que nous avons apportées à nos capacités depuis le 11 septembre. Je ne connais pas très bien les détails. Je sais que la DART a été déployée par le passé. Au cours de l'année écoulée, nous avons essayé d'améliorer sa capacité de déploiement au Canada, notamment en ce qui concerne l'équipement nécessaire en hiver, qui doit probablement laisser à désirer à un moment donné.

C'est tout ce que je peux dire. Je n'ai pas beaucoup de renseignements sur les détails de cette question, qui relève de l'autorité du sous-chef d'état-major de la Défense.

Le président: En toute honnêteté, je ne vous aurais pas posé de questions là-dessus si vous n'aviez pas abordé le sujet. Pourriez-vous vous engager à fournir plus de renseignements au comité sur la DART? Plus précisément, l'équipe est-elle toujours éparpillée entre trois bases? Quelles sont les capacités des Forces canadiennes pour ce qui est des déplacements de l'équipe? À quelle vitesse cela peut-il se faire? Combien d'appareils faudrait-il pour déplacer l'équipe? Avez-vous les appareils à disposition pour la déplacer au besoin?

Mgén Daigle: Nous allons réunir cette information, monsieur le président.

Le président: L'impression que nous avons retenue de notre visite à Trenton est que, étant donné le nombre de Hercules qui ne sont pas en état de voler, vous ne pourriez transporter à peu près personne nulle part. Nous sommes très intéressés par ce manque

great deal. I am sure it worries you on a daily basis.

If you could give us more information about what the Disaster Assistance Response Team could do in North America if we wanted to be of assistance in the event of a natural disaster, it would be very helpful.

You also have been commenting on the maritime component that is working with NORTHCOM. I got the impression during your response that the Americans being double-hatted is a good thing for us, that if they were not double-hatted they would simply be focusing on the Canada-U.S. relationship. However, since they are double-hatted, you get an insight into what NORTHCOM is thinking about as well. I would welcome your comments on that.

I would also draw to your attention that this committee issued a report in September entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility," in which we commented on the value of having this organization in Colorado Springs. We made the point that before you could coordinate with the Americans, you would have to coordinate inside Canada. This committee was not of the view that our assets were very well coordinated inside Canada. We would like to know if you have taken any of our September report to heart and the sort of work that is being undertaken ahead in terms of coordinating assets inside Canada.

MGen. Daigle: Honourable senators, you are right. I will do my best as an infantry officer to speak as an expert on the navy. We are looking at the North American framework for maritime assets. We need, also, to ensure that we are well integrated in our national area.

In December of last year, cabinet approved what we have called an Interdepartmental Marine Security Working Group. That group devised a marine security protection plan. It is in collaboration with the Coast Guard. Our navy is working closely with Transport Canada and the Coast Guard.

The Chairman: Is the navy or Transport Canada the lead?

MGen. Daigle: Transport Canada is the lead. Our navy worked in collaboration with them. There are efforts to harmonize and discipline this particular aspect within our government. Our navy is very much involved. This is evolving more and more.

Our navy is not only working with the Coast Guard and Transport Canada, but also with the United States Navy and Coast Guard. On each of our coasts, as honourable senators will be aware, there are the maritime surveillance operational intelligence centres. They are working in close cooperation with the Americans. There are links with American fleets on both coasts.

The Chairman: MGen. Daigle, there is some confusion in my mind when you speak about Transport Canada being the lead agency of this group. When you talk about the coordination on each of our coasts, you are talking about Esquimalt and Halifax,

de capacité de transport stratégique et tactique. Cela nous inquiète beaucoup. Je suis sûr que vous vous en inquiétez constamment.

Si vous pouviez nous donner plus d'information sur ce que l'équipe d'intervention en cas de catastrophe pourrait faire en Amérique du Nord si nous voulions prêter main-forte, même en cas de catastrophe naturelle, cela nous serait très utile.

Vous avez également parlé de la composante maritime qui collabore avec le NORTHCOM. J'ai eu l'impression, pendant votre réponse, que le fait que les Américains aient une double fonction est excellent pour nous, que si ce n'était pas le cas, ils se concentreraient uniquement sur les relations entre le Canada et les États-Unis. Toutefois, à cause de cette double fonction, vous pouvez-vous faire une idée de ce que le NORTHCOM pense également. Je voudrais connaître votre avis là-dessus.

Je voudrais également attirer votre attention sur le fait que le comité a publié en septembre un rapport intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne». Nous y parlons de l'intérêt d'avoir cette organisation à Colorado Springs. Nous avons signalé que, avant d'assurer une coordination avec les Américains, vous deviez l'assurer au Canada. Le comité n'était pas d'avis que vos divers éléments étaient très bien coordonnés à l'intérieur du Canada. Nous voudrions savoir si vous avez pris à cœur une partie quelconque de notre rapport de septembre et quels efforts sont entrepris pour assurer la coordination à l'intérieur du Canada.

Mgén Daigle: Honorables sénateurs, vous avez raison. Je vais faire de mon mieux, moi qui suis un officier d'infanterie, pour vous parler en expert de la marine. Nous considérons les éléments maritimes dans le cadre nord-américain, mais nous devons également veiller à la bonne intégration au niveau national.

En décembre dernier, le Cabinet a approuvé ce que nous avons appelé à un Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Il y a collaboration avec la Garde côtière. Notre marine travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et la Garde côtière.

Le président: Le premier responsable est-il la marine ou Transports Canada?

Mgén Daigle: Transports Canada. Notre marine a collaboré avec le ministère. Il se fait des efforts en vue d'harmoniser et de discipliner cet aspect à l'intérieur de notre gouvernement. Notre marine y participe beaucoup. La situation évolue de plus en plus.

Notre marine ne travaille pas seulement avec la Garde côtière et Transports Canada, mais également avec la marine et la garde côtière des États-Unis. Comme les honorables sénateurs le savent, il y a sur chacune des côtes des centres de renseignement opérationnel pour la surveillance maritime. Ils collaborent étroitement avec les Américains. Il existe des liens avec les flottes américaines sur les deux côtes.

Le président: Major-général Daigle, je ne comprends pas très bien, lorsque que vous dites que Transports Canada est le premier responsable de ce groupe. Quand vous parlez de la coordination sur chacune de nos côtes, vous parlez d'Esquimalt et de Halifax,

which are clearly navy functions and responsibilities. Therefore, I am confused about the roles of Transport Canada and the navy? Who is in charge here?

MGen. Daigle: The navy, through this Interdepartmental Marine Security Working Group, is collaborating with the other government departments in this maritime domestic security plan. They are one player among other departments involved with maritime civilians and the Coast Guard as key players in controlling drug trafficking and so on. They are working in close cooperation with other government departments.

The Chairman: I do not understand. When you are talking about the Coast Guard, are you talking about the United States Coast Guard?

MGen. Daigle: No, the Canadian Coast Guard.

The Chairman: Are you telling me that the Canadian Coast Guard is greatly involved in interdicting drugs?

MGen. Daigle: I do not know about the Canadian Coast Guard, but we are in a supporting role in the main awareness into drug trafficking. The navy is involved in this, but I do not have all the details of that. I do know that they are in a supporting role with the RCMP and others and may be called to help in those particular scenarios.

The Chairman: Perhaps I did not put the question well. The planning group seems to be run by Transport Canada. Yet, the two centres, one in Esquimalt and one in Halifax, are run by the military, and the navy is in charge. What is the relationship between Transport Canada and the navy in terms of coordinating Canadian assets? We will then move from coordinating Canadian assets to how we relate to the Americans. If you could walk us through that, MGen. Daigle, it would be helpful.

MGen. Daigle: I will try, Mr. Chairman. Sometimes the relationship is not necessarily that clear in my mind. We have navy on both coasts, with a homeland defence role as navy of defending our coasts and providing patrol and surveillance. That role exists. They do that through their maritime operational surveillance intelligence centres, which are established on both coasts.

Particularly in the role in homeland defence, they are linking with their American counterpart fleets that are operating on both ends of the continent.

Per the memorandum to cabinet that was approved in December 2002, we are one of the players, with other government departments, that are looking at gaps in maritime security. Our navy is collaborating with those departments in order to help facilitate the closing of those gaps, so resources have been allocated to those departments to enable them to do their job.

Within this interdepartmental maritime security working group, I know that Transport Canada had the lead. They were the ones who did the memorandum to cabinet, with the input of

où on trouve clairement des fonctions et des responsabilités de la marine. J'ai donc du mal à situer les rôles de Transports Canada et de la marine. Qui est le responsable?

Mgén Daigle: La marine, par l'entremise de ce Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, collabore avec les autres ministères au sujet de ce plan de sécurité maritime intérieure. Il s'agit d'un joueur parmi d'autres ministères qui font intervenir des civils et la Carte côtière comme intervenant clé dans la lutte contre le narcotrafic, et cetera. Il existe une étroite collaboration avec d'autres ministères.

Le président: Je ne comprends pas. Quand vous parlez de la Garde côtière, s'agit-il de la garde côtière américaine?

Mgén Daigle: Non, de la Garde côtière canadienne.

Le président: Vous me dites que la Garde côtière canadienne s'occupe beaucoup de la lutte contre la drogue?

Mgén Daigle: Je ne peux me prononcer pour la Garde côtière canadienne, mais nous assurons un rôle de soutien pour ce qui est de la prise de conscience du narcotrafic. La marine joue un rôle, mais je ne connais pas tous les détails. Je sais en tout cas qu'elle a un rôle de soutien auprès de la GRC et d'autres éléments et qu'on peut faire appel à son aide dans certaines circonstances.

Le président: Je n'ai peut-être pas posé ma question correctement. Le groupe de planification semble être dirigé par Transports Canada. Pourtant, les deux centres, l'un à Esquimalt et l'autre à Halifax, sont dirigés par les militaires et c'est la marine qui est responsable. Quelle est la relation entre Transports Canada et la marine pour la coordination des éléments canadiens? Nous passerons ensuite de la coordination des éléments canadiens à nos relations avec les Américains. Si vous pouviez nous expliquer cela, major-général Daigle, ce serait très utile.

Mgén Daigle: Je vais essayer, monsieur le président. Parfois, la relation n'est pas nécessairement très claire dans mon esprit. La marine est présente sur les deux côtes. Elle joue un rôle de défense du territoire sur nos côtes et assure des patrouilles et de la surveillance. Ce rôle existe bel et bien. Elle l'exerce au moyen de ses centres de renseignement opérationnel de surveillance maritime, qui sont établis sur les côtes.

Plus particulièrement dans le rôle de défense du territoire, la marine a des liens avec les flottes américaines qui mènent de leurs activités des deux côtés du continent.

D'après le mémoire au Cabinet qui a été approuvé en décembre 2002, nous sommes l'un des intervenants, avec d'autres ministères, qui cherchent à combler les lacunes dans la sécurité maritime. Notre marine collabore avec ces ministères pour aider à combler ces lacunes. Des ressources ont donc été attribuées à ces ministères pour qu'ils puissent faire leur travail.

Au sein du groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, je sais que Transports Canada est le premier responsable. C'est ce ministère qui a préparé le mémoire au

all of the other departments, including the navy. There is ongoing coordination. That is all that I know about this particular aspect at this stage.

I could bring you the overall framework going through the northern continent. We are getting more and more involved with the Americans, for instance, on the navy. However, on the domestic side, I can say that something has been done inside to look at all those gaps and to get a better coordination framework among all of the key department players. Perhaps the colonel has more to add.

The Chairman: The colonel is making hand signals. Has there been an announcement about what has been done? Is it public? Can we know what has been done to improve the coordination of the navy, the Coast Guard, the air force, the RCMP, Transport Canada, Customs, the whole gang that float around the coasts?

Col. Williams: Let me do my best for the air force and army. We will not try to speak for the navy. I wish we had a third partner who could specifically speak to some of the navy issues.

Senator Forrestall: So do we.

Col. Williams: The situation, on the surface, as we have tried to paint it, may have many players. That does not necessarily mean that there is confusion or a lack of leadership. If you look at the specific roles that are being played out, honourable senators will see that there is no misinterpretation of who is in charge.

Looking at the mission of national defence for the country and establishing a boundary around the country is the sole responsibility of the navy. Whether you draw that line 200 miles off the coast, or whatever, the navy takes responsibility and protects the coasts, conducts regular surveillance, monitors the situation, and basically interdicts and does the high seas missions.

As you start getting in closer to the country, other players come to the table with other interests. As you get into regions like economic development, floating oil rigs, fisheries, protection of the environment around the coast line, other players come to the table and claim as their mission the protection of those waters, those resources or those elements. Therefore, at that stage, there is cooperation between that agency and the military to provide assets or equipment to best meet the need.

You get the situation where there is an agreement between Fisheries Canada and the Department of National Defence to conduct fisheries patrols on behalf of a federal department. That agreement is in place, it is organized, there is a resource bill that is associated with it, and that is dealt with.

As you get closer to the coast line and see domestic industry, container shipping, vessels that move cargo and so on, that starts to enter a different mission, which is the responsibility of Transport Canada. They look at registering vessels, licensing them and protecting them. The regulatory component is done by the Canadian Coast Guard.

Cabinet avec la participation de tous les autres ministères, y compris la marine. La coordination est constante. C'est tout ce que je sais à propos de cet aspect, pour l'instant.

Je pourrais vous présenter le cadre général en passant en revue tout le continent. Nous sommes de plus en plus liés avec les Américains, par exemple en ce qui concerne la marine. Toutefois, sur le plan intérieur, je peux dire que nous avons fait des efforts pour combler toutes ces lacunes et assurer un meilleur cadre de coordination entre tous les ministères clés. Peut-être le colonel a-t-il quelque chose à ajouter.

Le président: Le colonel fait des signes de la main. Y a-t-il eu une annonce sur ce qui s'est fait? Est-ce que c'est du domaine public? Pouvons-nous savoir ce qui s'est fait pour améliorer la coordination de la marine, de la Garde côtière, des forces aériennes, de la GRC, de Transports Canada, des Douanes, de tous ceux qui naviguent près des côtes?

Col Williams: Je vais faire de mon mieux pour parler des forces aériennes et de l'armée. Nous n'essaierons pas de parler de la marine. Je voudrais que nous ayons une troisième personne qui pourrait traiter expressément des questions de marine.

Le sénateur Forrestall: Nous le voudrions aussi.

Col Williams: La situation, à première vue, ainsi que nous avons essayé de la présenter, fait intervenir un grand nombre de joueurs. Cela ne veut pas dire nécessairement qu'il y a confusion ni manque de leadership. Si vous considérez les rôles particuliers de chacun, honorables sénateurs, vous constaterez qu'il n'y a pas de méprise sur ceux qui sont responsables.

Si on considère la mission de défense nationale et la frontière autour du pays, cela est la responsabilité de la marine seulement. Que la frontière soit tracée à 200 milles au large ou plus loin, la marine assume la responsabilité et protège les côtes, exerce une surveillance régulière, observe la situation et, essentiellement, assure une interdiction et se charge des missions en haute mer.

Quand on se rapproche du pays, d'autres joueurs font intervenir d'autres intérêts. Lorsqu'on arrive dans les régions, il y a par exemple le développement économique, les plates-formes pétrolières flottantes, les pêches, la protection de l'environnement le long des côtes. D'autres joueurs interviennent et revendiquent leur mission de protéger les eaux, les ressources et d'autres éléments. Par conséquent, à cette étape, il y a coopération entre l'organisme et les militaires pour fournir les effectifs ou l'équipement qui peuvent le mieux répondre aux besoins.

On en arrive à une situation où il y a accord entre Pêches et Océans Canada et le ministère de la Défense nationale pour effectuer des patrouilles de pêche au nom d'un ministère fédéral. Cet accord est en place, les patrouilles sont organisées, et il y a une facture pour les ressources associées à cette activité, et l'affaire est réglée.

Plus près des côtes, il y a l'industrie canadienne, le transport de conteneurs, des navires qui transportent des marchandises, et cetera. C'est alors une mission différente qui relève de Transports Canada. Ce ministère se charge de l'immatriculation des navires, de leurs licences et de leur protection. L'élément de réglementation relève de la Garde côtière canadienne.

It is most important to recognize that our Coast Guard and the United States Coast Guard have a very different role. Though their title is the same, their role and manifestations are very different. Port protection, control of shipping within the St. Lawrence Seaway and so forth fall as a mission to the Department of Transport.

MGen. Daigle spoke about the horizontal coordination of these issues within government. A good forum for that was the interdepartmental maritime security working group. Transport brings the players to the table, understanding that there are missions that each of these players are responsible for, and attempts to coordinate the overlapping aspects of it.

A case in point: Drug traffic on the coasts is a police responsibility. However, the military has the capacity to deliver interdiction teams to vessels of interest. We do not do the boarding, nor do we do the arrest, but we assist the RCMP in conducting that operation at sea, to the best of our ability and under a series of agreements and arrangements.

To return to your pertinent question of who is in charge, my first response would be, which mission are we talking about? If it is the mission of national defence off the coasts, it is the navy. If it is the mission of resource protection, it is various departments. If it is the mission of internal industry, commerce and transportation, then it is the Department of Transportation. That is how I would answer your question. What on the surface looks like many players, when you break it down, is quite logical, and the right coordination is happening through functions like the interdepartmental maritime surveillance working group.

When you go to the United States, you enter a different domain with different players. Their Coast Guard functions as an interdiction agent within 200 miles. There is a standing agreement in the United States where the navy basically looks out 200 miles and beyond and the Coast Guard looks 200 miles in. There are various arrangements of internal jurisdictions, police, FBI and so on. Their problem is perhaps more complicated than ours in coordinating how these things come together. The recent establishment of the Department of Homeland Security has brought to the surface the tremendous scope of change that is underway in the U.S. administration and the elements that deal with homeland security.

My point is that what appears on the surface to have many players is, in fact, an ordered structure. The establishment of these horizontal committees has been useful to ensure that the right thing is done at the right time. When you cast your eyes to the United States, they are in the process of establishing much of what we have already set up in Canada.

The Chairman: Your answer is helpful, colonel. It does beg the question, though, of whether we made any progress in terms of coordinating our assets on each coast. My understanding is that is a matter still being studied by the Transport Canada group. It also begs the question of if Transport Canada is, in fact,

Il est très important de reconnaître que notre Garde côtière et celle des États-Unis ont un rôle très différent. Bien que leurs titres soient identiques, leurs rôles et leurs activités sont très différents. La protection des ports, le contrôle de la navigation dans la voie maritime du Saint-Laurent, et cetera, relèvent du ministère des Transports.

Le major-général Daigle a parlé de la coordination horizontale à l'intérieur du gouvernement. À cet égard, le groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime est excellent. Transports Canada réunit les intervenants, étant entendu qu'il y a des missions dont chacun d'eux est responsable, et on s'efforce de coordonner les aspects qui se recoupent.

Prenons un exemple. Le narcotrafic sur les côtes relève de la police. Toutefois, les militaires peuvent fournir des équipes d'intervention lorsqu'il y a des navires suspects. Nous ne nous occupons pas de l'abordage ni des arrestations, mais nous aidons la GRC à mener les opérations en mer, de notre mieux, et selon une série d'accords et d'arrangements.

Pour en revenir à votre question de savoir qui est responsable, je devrais demander tout d'abord de quelle mission il s'agit. S'il s'agit de la défense nationale au large des côtes, c'est la marine. S'il s'agit de protéger les ressources, ce sont des ministères divers. Si l'objet de la mission, c'est l'industrie intérieure, le commerce et le transport, alors c'est le ministère des Transports. Voilà la réponse que je vous donnerais. Au premier abord, on dirait qu'il y a beaucoup d'intervenants, mais, si on y regarde de plus près, c'est très logique et la bonne coordination se fait au moyen de mécanismes comme le groupe de travail interministériel sur la surveillance maritime.

Aux États-Unis, c'est une tout autre affaire et les intervenants sont différents. Leur garde côtière est un agent d'interdiction dans la zone de 200 milles. Il existe un accord permanent aux États-Unis selon lequel la marine se charge de ce qui se passe à l'extérieur des 200 milles et la garde côtière de ce qui est à l'intérieur de la ligne de démarcation. Il existe divers accords entre les instances internes comme la police, le FBI, et cetera. Le problème est peut-être plus compliqué que chez nous lorsqu'il s'agit de coordonner tous ces éléments. La mise sur pied récente du département de la Sécurité intérieure a mis en évidence l'ampleur considérable des changements en cours dans l'administration américaine et les éléments qui s'occupent de la sécurité du territoire.

En somme, il existe une structure ordonnée sous l'apparente multiplicité des intervenants. La mise sur pied de ces comités horizontaux a été utile pour faire en sorte que les bonnes mesures se prennent au bon moment. Les États-Unis sont en train de mettre en place une bonne partie de ce que nous avons déjà au Canada.

Le président: Votre réponse est utile, colonel, mais elle appelle une autre question: avons-nous réalisé des progrès dans la coordination de nouveaux éléments sur chacune des côtes? Je crois savoir que le groupe de Transports Canada étudie encore la question. Il y a encore une autre question: si Transports Canada

responsible for coordinating the assets, as you just described a moment ago, perhaps we should have 30 Transport Canada folks at Colorado Springs instead of people from the Canadian Forces.

Col. Williams: As part of our interdepartmental consultations, as we put the planning group proposal forward to cabinet, we did offer them the potential for the establishment of liaison positions in the planning group for those functions where the civil dimension is very important: Transport Canada, the Solicitor General for the RCMP, and other intelligence activities and so on. We said, "If you feel that there is a bona fide value for having someone elbow to elbow in Colorado with the planning group, we are more than happy to entertain that and facilitate it."

The Chairman: What did they say?

Col. Williams: They were interested. Their first question related to who would pay, which is the resource issue. We pointed out that if they wished to establish a liaison position they would have to provide the resources.

MGen. Daigle: This will evolve. The planning group will focus primarily on ensuring that the military planning is looked at closely in a binational way.

One part of your question had to do with a dual-hatted NORTHCOM. The navy is participating with the Americans in what they call the maritime surveillance working group. We are participating in that. We bring this maritime issue into the continental level.

We do not know what will happen in the future, but there are those in the United States who are saying that we need a North American surveillance plan that will encompass all those umbrellas, including aerospace and maritime.

NORTHCOM has a responsibility that extends to 500 nautical miles around the continent, so that is one thing that has been looked at in the coordination with the Americans.

The dual-hatted issue means that we will have 30 Canadian staff officers in Colorado Springs this summer, reinforced by some local contractors. On the American side, the commander of NORTHCOM is also commander of NORAD, Gen. Eberhardt. He has told us that the standing of NORTHCOM is a bit beyond schedule in terms of having all the people and personnel in place. They do not have all of the people that should be in place at this time of the year. They will not create additional organizations in the planning group, or PG.

Most of their staff officers are part of this binational planning group. From the American side, there will be dual-hatted people from NORTHCOM. Gen. Pennie is head of the planning group. Gen. Findley, I assume, will take that over for continuity. His deputy head is LCol. Anderson, who is, at the moment, the deputy commander of NORTHCOM. We have right there in the planning group, the two heads having some insight into NORAD and NORTHCOM.

est effectivement chargé de coordonner les éléments, comme vous venez de l'expliquer, peut-être devrions-nous avoir 30 fonctionnaires de Transports Canada à Colorado Springs au lieu de représentants des Forces canadiennes.

Col Williams: Dans le cadre de nos consultations interministérielles, lorsque nous avons présenté la proposition de groupe de planification au Cabinet, nous avons proposé la possibilité d'établir des postes de liaison au sein du groupe de planification pour ces fonctions, lorsque la dimension civile est très importante: Transports Canada, le solliciteur général pour la GRC et d'autres activités de renseignement, et cetera. Nous avons dit: «Si vous estimez qu'il y a un intérêt réel à avoir quelqu'un sur place, au Colorado, avec le groupe de planification, nous nous empresserons d'étudier la chose et de faciliter l'affectation».

Le président: Quel a été la réaction?

Col Williams: Il y a eu de l'intérêt. La première question consistait à savoir qui paierait, ce qui est une question de ressources. Nous avons répondu que, s'ils souhaitaient établir un poste de liaison, ils devraient fournir les ressources.

Mgén Daigle: La situation va évoluer. Le groupe de planification cherchera avant tout à s'assurer que la planification militaire soit examinée de près dans un contexte binational.

Une partie de votre question portait sur la dualité des fonctions du NORTHCOM. La marine participe avec les Américains à ce qu'on appelle le groupe de travail sur la surveillance maritime. Nous participons. Nous portons cette question maritime au niveau continental.

Nous ignorons ce qui se passera à l'avenir, mais il y a des Américains qui disent que nous avons besoin d'un plan de surveillance nord-américain qui regroupera tout, y compris la surveillance aérospatiale et maritime.

Le NORTHCOM a une responsabilité qui s'étend à 500 milles nautiques autour du continent. C'est un élément qui a été étudié en coordination avec les Américains.

Grâce à la dualité des fonctions, nous aurons 30 officiers d'état-major à Colorado Springs cet été, avec le renfort d'entrepreneurs locaux. Du côté américain, le commandant du NORTHCOM, le général Eberhardt, est également le commandant du NORAD. Selon lui, le NORTHCOM est légèrement en retard sur son programme pour ce qui est de la mise en place de tout le personnel. L'organisation n'a pas en place tout le personnel qu'elle devrait avoir à cette époque-ci. Elle ne créera pas d'organisation supplémentaire au sein du groupe de planification.

La plupart de leurs officiers d'état-major font partie du groupe binational de planification. Du côté américain, il y aura des gens du NORTHCOM qui auront des fonctions doubles. Le général Pennie dirige le groupe de planification. Le général Findley prendra la suite, je suppose, pour assurer la continuité. Son adjoint est le lieutenant-colonel Anderson, qui, pour l'instant, est le commandant adjoint du NORTHCOM. Nous avons donc là, au Groupe de planification, les deux chefs et qui ont des aperçus sur le NORAD et le NORTHCOM.

Also, as Col. Williams mentioned, we will have in place this summer what we call a liaison officer to NORTHCOM, NORTHCOM being only a U.S. command. Two-star RAdm. Fraser will go there. He will also have some roles with the planning group.

We will have entry into this overall organization in Colorado Springs, where NORAD, NORTHCOM and this planning group will be located.

Senator Banks: I am having difficulty focusing the questions, let alone the answers. I want to take a moment to tell you why.

As the chairman said, our main interest is in being better informed today with respect to a trip that we plan to make next week to Washington. During our last trip to Washington, we found that some of our misgivings on the question of coordination are shared by some American politicians and senior public servants.

I have found that particularly frustrating, as I think we all have, with respect to questions that boil down to who is in charge. We all appreciate fully the necessity of clear planning, of coordination, of preparation and of all of those things. We also appreciate the difficulties that we know exist in answering questions about interoperability, the sharing of information and the capability of the various elements that come into play, both civilian and military, to actually function in a particular circumstance. The circumstance to which I wish to address your particular attention is the possibility that, within the fairly near future, there may be a war. One of the interests in that war may be attacked and may have the temerity to defend itself in one way or another. In that sense, North America is not in much danger of a conventional, symmetrical attack in the normal sense of the word.

For the last couple of years, we have been hearing about planning groups and working groups and about coordination task forces and interdepartmental study groups. Some committee members have genuine and well-placed misgivings. General, you gave us some assurance in those general terms about the capacity of the Pentagon and what the nature of the threat is and the capacity of the system to respond, if I can put it that way. Then it will be clear whose responsibility it is.

Narrowing down the question of who is in charge here to our visit next week to Washington, can you give us assurances that, in the event of some catastrophic event occurring in the next few weeks or months, the planning groups and the working groups and the coordination — I am sorry to be so unfocused here, but we keep hearing various entities and interests that say that their job is coordinating everyone else. I do not have much comfort from the answers to the question of who is in charge here, notwithstanding, Colonel, what you have said and, General, what you have said.

An unsymmetrical terrorist-based attack — I do not know if that is the appropriate term — becomes more likely in the event of a war. Are you confident right now, today, that we can go, for

De plus, comme le colonel Williams l'a signalé, nous aurons en place cet été ce que nous appelons un agent de liaison auprès du NORTHCOM, qui est un commandement uniquement américain. C'est le contre-amiral Fraser qui y sera affecté. Il aura également certains rôles à jouer au groupe de planification.

Nous aurons donc un point d'entrée dans cette grande organisation de Colorado Springs où seront situés le NORAD, le NORTHCOM et ce groupe de planification.

Le sénateur Banks: J'ai du mal à me concentrer sur les questions, à plus forte raison sur les réponses. Je voudrais vous expliquer rapidement pourquoi.

Comme le président l'a dit, ce qui nous intéresse principalement, c'est de mieux nous informer aujourd'hui pour un voyage que nous prévoyons faire la semaine prochaine à Washington. Lors de notre dernier passage à Washington, nous avons constaté que certains de nos doutes au sujet de la coordination étaient partagés par des politiques et des hauts fonctionnaires américains.

J'ai trouvé particulièrement exaspérante, comme nous tous, sans doute, la difficulté d'obtenir des renseignements pour savoir qui est responsable. Nous comprenons tous parfaitement la nécessité d'une planification claire, de la coordination, de la préparation et cetera. Nous comprenons également les difficultés qu'on éprouve, nous le savons, à répondre aux questions sur l'interopérabilité, la mise en commun de l'information et la capacité des divers éléments, tant civils que militaires, qui interviennent et doivent fonctionner concrètement dans une situation donnée. La situation à laquelle je voudrais m'intéresser plus particulièrement, c'est la possibilité que, dans un avenir assez rapproché, il y ait une guerre. L'un des belligérants pourrait être attaqué et avoir la témérité de se défendre d'une façon ou d'une autre. En ce sens, l'Amérique du Nord n'est pas exposée à un très grand danger d'attaque conventionnelle symétrique, dans le sens normal du terme.

Depuis un ou deux ans, nous entendons parler de groupes de planification et de groupes de travail, de groupes de travail sur la coordination et de groupes d'étude interministériels. Certains membres du comité ont des doutes réels et justifiés. Général, vous nous avez donné des assurances d'ordre général au sujet de la capacité du Pentagone, de la nature de la menace et de la capacité du système de réagir, si je puis m'exprimer ainsi. Les responsabilités seront alors claires.

Pour préciser la question des responsabilités en fonction de notre visite de la semaine prochaine à Washington, pouvez-vous nous donner l'assurance que, en cas d'événements catastrophiques dans les prochaines semaines ou les prochains mois, les groupes de planification et les groupes de travail et la coordination... Je suis désolé d'être si imprécis, mais nous entendons sans cesse parler d'entités et d'intérêts divers qui prétendent avoir pour fonction de coordonner tout le monde. Je ne trouve pas très rassurantes les réponses à la question des responsabilités, malgré ce que vous avez dit tous les deux, colonel et général.

Une attaque terroriste asymétrique — j'ignore si l'expression convient — devient plus probable en cas de guerre. Avez-vous maintenant l'assurance, aujourd'hui, que nous pouvons nous

example, to Washington and nod our heads up and down and say to our counterparts there: "Everything is okay in respect of our capacity to respond"? Are you confident that the various elements of response can actually talk to each other, can actually understand what each other is doing and ensure that priorities are being looked after? Are you confident that the first responders, the second responders and the third responders are the right ones, and that they will know what else is going on?

I am sorry that that is such an unfocused question about such a specifically focused set of meetings into which we are about to go. I need to have, for myself, more assurance than we have been able to get so far. That is not because of what you have said but because some of the things you have said are the same kinds of things we have had said to us by half a dozen other people.

I am sorry that the question is so unfocused, but I am scared.

MGen. Daigle: I will say just a few words, and then I will let Col. Williams add to this.

First, the planning group is not yet in place in Colorado Springs. We have a few elements there. We will have the full complement of people there by this summer, by June or July. There will be 30 people, and the Americans will also have their own staff officers.

Senator Banks: Pardon my interrupting, General, but that is exactly what I am getting at. Maybe a little tyranny would be in order here. "By this summer" is very interesting, but today is March 17 and we are hearing that the President of the United States has said to someone, "You have one day left." It is very nice that the planning group will be in place and begin to work in the summer time. How about Thursday?

MGen. Daigle: The planning group, sir, is not the solution to all of the problems. Yes, the planning group will enhance continental security. We have been looking at that following 9/11.

Since the event of 9/11, something else happened within our own country, within our own Armed Forces. We have put some money into resources to enhance our capability to face those asymmetric threats.

On the OCIPEP side and other government departments, there are many efforts put forward to manage the consequences if something were to happen. On the operational side, the DCDS and the chief are definitely looking at increasing or not increasing levels of protection in this particular scenario that we are talking about, as we did in 1991 with the Gulf War. We went to a higher alert.

NORAD is in place. They performed excellently in 9/11. From 20 aircraft, they moved up to 400 aircraft in the air within 24 hours. Their plans are very much in place. They are looking even deeper into internal threats. They still have a mandate for external threats.

NORTHCOM will coordinate the activity of forces. They will have their final capability in place by October of this year. Everyone would have liked to have the new enhancement in place

rendre à Washington et dire à nos homologues, là-bas, que notre capacité de réagir est bien en place? Avez-vous l'assurance que les divers éléments peuvent communiquer entre eux, comprendre ce qu'ils font chacun de leur côté et assurer le respect des priorités? Avez-vous bon espoir que ceux qui doivent intervenir en premier, puis en deuxième et en troisième sont les bons et qu'ils savent ce qui se passe par ailleurs?

Je suis désolé que ma question soit aussi imprécise alors qu'elle porte sur les réunions au contraire très précises auxquelles nous allons participer. Pour ma part, il me faut plus d'assurance que nous n'avons pu en obtenir jusqu'à maintenant. Ce n'est pas à cause de ce que vous avez dit, mais parce que certaines des choses que vous avez dites nous ont déjà été racontées par une demi-douzaine d'autres personnes.

Je suis désolé que la question soit aussi embrouillée, mais j'ai peur.

Mgen Daigle: Je vais dire seulement quelques mots puis laisser le colonel Williams compléter la réponse.

Tout d'abord, le groupe de planification n'est pas encore en place à Colorado Springs. Nous avons quelques éléments sur place. Tous les effectifs seront là-bas cet été, d'ici juin ou juillet. Il y aura 30 personnes, et les Américains auront également leurs officiers d'état-major.

Le sénateur Banks: Excusez-moi de vous interrompre, général, mais c'est justement là où je veux en venir. Un peu de tyrannie aurait peut-être sa place. Il est très intéressant que vous disiez «d'ici cet été», mais nous sommes aujourd'hui le 17 mars, et le président des États-Unis a dit à quelqu'un: «Il vous reste une journée.» Il est très bien que le groupe de planification soit en place et entame son travail à l'été, mais que se passera-t-il jeudi?

Mgen Daigle: Sénateur, le groupe de planification n'est pas une panacée. Il améliorera la sécurité continentale. C'est une question que nous étudions depuis le 11 septembre.

Depuis les attentats du 11 septembre, il s'est passé quelque chose d'autre dans notre pays, dans nos forces armées. Nous avons injecté des fonds pour améliorer notre capacité de faire face à ces menaces asymétriques.

Du côté du BPIEPC et d'autres ministères, on a déployé beaucoup d'efforts pour gérer les conséquences, s'il se produisait quelque chose. Du côté opérationnel, le SCEMD et le chef réfléchissent assurément à la possibilité d'augmenter ou non le niveau de protection en prévision du scénario dont nous parlons. Comme nous l'avons fait en 1991, au moment de la guerre du Golfe. Nous sommes passés à un niveau d'alerte supérieur.

Le NORAD est en place. Cette organisation s'est très bien comportée le 11 septembre. En l'espace de 24 heures, elle est passée de 20 appareils en vol à 400. Ses plans sont très bien en place. Elle étudie plus attentivement les menaces internes, mais elle a toujours pour mandat de s'occuper des menaces extérieures.

Le NORTHCOM coordonnera l'activité des forces. D'ici octobre, sa capacité finale sera en place. Tout le monde aurait aimé que ce renforcement du dispositif soit déjà chose faite, mais

now, but this is evolving as fast as is possible. The planning group was to be in place within two years; it will be in place in summer. We have people there already. The planning group will do planning and surveillance, as well as, it is hoped, provide a dimension of pre-warning in case of threat.

Senator Banks: The 30 people you are talking about from the Canadian Forces will be specifically NORTHCOM people or planning group people to coordinate with NORTHCOM. They are not NORAD people. Do the Americans have any people who are similarly dedicated to this planning process?

MGen. Daigle: As I said, NORAD remains as is. The planning group will be in place. Canada will provide 30 people to this planning group, and the Americans will provide the same number, but most of the people will have another job within NORTHCOM, not within NORAD. They will work together. This planning group will be in place. The Government of Canada approved this agreement in December 2002, and we will have this in place within the six months. People are doing their best, but this will not take care of all the problems. Within our own country, we will have resources to put toward those specific threats.

Col. Williams: In answer to your question, I would note the following, which maybe beneficial to you as you move to the United States.

First, I think September 11, as an event, fundamentally changed the perception that people have of security in North America in a way that we have not, perhaps, fully come to grips with. In January 2001, about 10 months prior to September 11, the third volume of a U.S. report was tabled; it is entitled "The Presidential Commission on National Security for the 21st Century." They had worked non-stop for two and a half years to prepare the United States for a potential terrorist threat. The first page of the report says that within the next decade there will be a terrorist attack on the United States territory and thousands of people will die. They basically prophesied the kind of structure that would be necessary to prepare the United States for such an eventuality.

The report basically languished. People did not believe it was necessary to take such forceful actions as reorganizing departments, preparing contingency planning, and so on. Yet, following September 11, we have seen the United States establish the Department of Homeland Security, reorganize government departments on a scale heretofore not done, and, in terms of the military, establish a domestic command and restructure the military to a degree not done since 1946.

In the Canadian context, we tend not to prefer structure and form. We have established over a period of time — and I am sure your study of national security policy in the country highlights the horizontality of the Canadian practice. This is demonstrated from a preference in the political system that this horizontal approach,

on progresse le plus rapidement possible. Le groupe de planification devait être mis en place en deux ans. Des membres du personnel sont déjà là. Le groupe de planification se chargera de la planification et de la surveillance. On espère aussi qu'il ajoutera une dimension de pré-alerte en cas de menace.

Le sénateur Banks: Les 30 personnes dont vous parlez, qui viendront des Forces canadiennes, seront rattachées au NORTHCOM ou feront partie du groupe de planification pour assurer la coordination avec le NORTHCOM. Ce ne sont pas des gens du NORAD. Les Américains ont-ils également des personnes spécialement affectées de la même manière au processus de planification?

Mgén Daigle: Je le répète, le NORAD reste tel quel. Le groupe de planification sera en place, et le Canada lui fournira 30 personnes et les Américains fourniront à peu près le même nombre, mais la plupart des gens auront un autre travail au NORTHCOM, non au NORAD. Ces gens travailleront ensemble. Le gouvernement du Canada a approuvé cet accord en décembre 2002, et le groupe sera en place dans les six mois. Les gens font de leur mieux, mais ce ne sera pas une solution universelle. Dans notre propre pays, nous aurons des ressources pour réagir à des menaces précises.

Col Williams: Pour répondre à votre question, je vais donner une explication qui pourrait vous être utile au cours de votre voyage aux États-Unis.

Tout d'abord, les attentats du 11 septembre ont transformé fondamentalement la perception qu'on a de la sécurité en Amérique du Nord, et nous n'en avons peut-être pas encore pleinement pris conscience. En janvier 2001, une dizaine de mois avant les attentats du 11 septembre, le troisième volume d'un rapport américain a été publié. Il s'intitule: «The Presidential Commission on National Security for the 21st Century». Les auteurs avaient travaillé sans relâche pendant deux ans et demi pour préparer les États-Unis à l'éventualité d'une attaque terroriste. La première page du rapport disait que, dans la décennie, il y aurait une attaque terroriste en territoire américain et que des milliers de personnes perdraient la vie. Ils ont en somme prédit le type de structure qui serait nécessaire pour préparer les États-Unis à cette éventualité.

Le rapport est resté à peu près lettre morte. On ne croyait pas nécessaire d'agir énergiquement en réorganisant les départements, en préparant des plans d'urgence, et cetera. Pourtant, après le 11 septembre, les États-Unis ont mis sur pied le département de la Sécurité intérieure, réorganisé les départements avec une ampleur sans précédent, établi un poste de commandant de l'intérieur et restructuré les forces militaires comme cela ne s'était pas fait depuis 1946.

Dans le contexte canadien, nous avons tendance à ne pas préférer la structure et la forme. Nous avons établi, sur une certaine période, un système horizontal. Je suis persuadé que votre étude sur la politique de sécurité nationale a mis en lumière cette caractéristique de la pratique canadienne. Cela ressort d'une

this coordination, provides Canada with the flexibility to deal with circumstances as they arise.

The military stands in the middle. Because of our close relationship with the U.S., we tend to go more for a structured solution — one that is prepared, is trained, is prepared to react and is able to go for the speed. We tend to bridge the two extremes of the solution and work within the context of the political reality and the necessity for an immediate response capability.

When we refer to structures like the planning group, contingency planning exercises, and so on, we are trying to say that we think that those methods will actually achieve practical means to protect Canadians or Americans and protect the continent. We can demonstrate that by saying that NORAD was not prepared for the threat of civilian airliners crashing into buildings, but, when it happened, NORAD was able to take control of civil air space and put the airplanes on the ground in a reasoned manner in which no one was hurt, in order to establish order with stability.

The Chairman: You are suggesting that NORAD got on the phone and started talking to pilots and said, “Land here.” It did not happen that way. You are imputing that NORAD can do and did things that just did not happen.

Col. Williams: I am saying that, as the order to ground commercial aviation in Canada was given, there was close coordination between NORAD, NAV CANADA and the FAA; the decision of where to put airplanes is more of a civil thing.

The Chairman: Right, and NORAD watched it happen.

Col. Williams: At the same time, as you said, they had 400 fighters in the air ensuring that what was supposed to happen happened.

The Chairman: Was NORAD in command of those fighters?

Col. Williams: They were in the position of ensuring that the direction to those airplanes was followed.

The Chairman: Who commanded the fighters that were in the air?

Col. Williams: NORAD.

The Chairman: They were the commanding entity at the time?

Col. Williams: That is correct. They were ensuring that what was happening with the landing of the airplanes followed the pattern agreed to between the various civil agencies.

The structure in place reacted to the circumstances and, in an orderly manner, dealt with the situation, which was horrific. It was handled in such a way that there was no further loss of life and that public confidence in the state of peace, order and good government was re-established. We are simply saying that the mechanisms we are talking about, namely, the establishments of

préférence du système politique: cette approche horizontale, cette coordination donne au Canada la souplesse nécessaire pour réagir aux circonstances au fur et à mesure.

Les forces militaires se situent à mi-chemin. À cause de nos étroites relations avec les États-Unis, nous avons tendance à opter pour des solutions plus structurées, un dispositif bien préparé, entraîné, prêt à réagir et capable d'agir rapidement. Nous avons tendance à faire le pont entre les deux extrêmes et à travailler dans le contexte de la réalité politique et de la nécessité d'une capacité d'intervention immédiate.

Quand nous parlons de structures comme le groupe de planification, des exercices de planification d'urgence, et cetera, nous essayons de dire que, selon nous, ces méthodes donnent en réalité des moyens concrets de protéger les Canadiens ou les Américains, de protéger le continent. Nous pouvons le montrer en disant que le NORAD n'était pas préparé à la menace d'avions civils qui s'encastraient dans des immeubles. Toutefois, lorsque cela s'est produit, il a pu prendre le contrôle de l'espace aérien civil et ramener les appareils au sol de façon raisonnable de façon que personne ne soit blessé, afin de rétablir l'ordre avec stabilité.

Le président: Vous voulez dire que les agents du NORAD se sont mis au téléphone, ont parlé avec les pilotes et leur ont dit d'atterrir à tel ou tel endroit? Les choses ne se sont pas passées de cette manière. Vous supposez que le NORAD peut faire et a fait des choses qui, en réalité, ne se sont pas passées.

Col Williams: Je veux dire que, lorsque l'ordre a été donné de ramener au sol tous les appareils de l'aviation civile, il y a eu une étroite coordination entre le NORAD, NAV CANADA et la FAA. Le choix des endroits où faire atterrir les avions relève davantage des autorités civiles.

Le président: D'accord. Le NORAD a observé ce qui se passait.

Col Williams: Au même moment, comme vous l'avez dit, il y avait 400 chasseurs dans les airs pour veiller à ce que les choses se passent comme elles devaient se passer.

Le président: Le NORAD avait-il le commandement de ces chasseurs?

Col Williams: Il était en mesure de s'assurer que les instructions données à ces appareils soient suivies.

Le président: Qui commandait les chasseurs qui étaient dans les airs?

Col Williams: Le NORAD.

Le président: C'était l'entité qui commandait à ce moment-là?

Col Williams: C'est exact. Elle s'assurait que l'atterrissage des avions se fasse selon le plan convenu entre les divers organismes civils.

La structure en place a réagi aux circonstances et, de façon ordonnée, a fait face à une situation qui était horrible. La situation a été gérée de telle façon qu'il n'y a eu aucune autre perte de vie et que la confiance du public dans la paix, l'ordre et le bon gouvernement a été rétablie. Nous disons simplement que les mécanismes dont nous discutons, c'est-à-dire les entités chargées

planning relationships and the coordinative and consultative capabilities, give us the capacity to deal with some of these circumstances because we cannot predict what will happen.

Senator Banks: I have on last question relating specifically to our trip to Washington. I want to make sure that I understand correctly. You have said, I think, that the idea that the Americans are double-hatting the people in the planning group — that is, that they will be NORAD people who are —

MGen. Daigle: NORTHCOM, Senator Banks.

Senator Banks: They will be NORTHCOM people assigned to the planning group. We have no such double-hatting capability because we do not have NORTHCOM. Our people are there specifically for relating to the planning group from the U.S. side, who are also members of NORTHCOM but our guys are not. Am I correct?

MGen. Daigle: Correct. We have a few people who were already in NORAD and were assigned to the planning group. For administrative purposes, it was easy to have people already in place that knew about the environment.

Senator Banks: Will they continue their NORAD roles?

MGen. Daigle: No. The planning group will send 30 people from Canada into a new position in Colorado Springs. NORAD will remain as is. NORTHCOM is co-located there, and the U.S. command only will provide the binational planning part of the group from their officers into this planning group.

Senator Banks: Our planning group people will not be our NORAD people?

MGen. Daigle: No, sir.

Senator Banks: They will need to set up a liaison, will they?

MGen. Daigle: General Pennie is the deputy commander of NORAD. His deputy head of the planning group, General Henderson, is the deputy commander of NORTHCOM. The commander of NORAD and NORTHCOM is General Eberhart. The liaison officer we will put in place will be the CDS liaison officer with NORTHCOM, which is a U.S. command, and will have a role in the planning group because it is a binational thing. From the leadership over there, we will have interoperability, connectivity and visibility in terms of what is happening on both sides.

The American authorities that have met in the past few months are happy to see this binational planning group going into place because it increases the aerospace umbrella into a continent-wide umbrella as a contingency planning organization.

Senator Banks: Is the reason that we are not double-hatting people from NORAD into the planning group because we need to expand it beyond an air force fact, involving land and naval forces as well?

des relations de planification et les capacités de coordination et de consultation, nous donnent les moyens de faire face à certaines de ces circonstances que nous ne pouvons prédire.

Le sénateur Banks: J'ai une dernière question qui porte expressément sur notre voyage à Washington. Je veux être sûr de bien vous comprendre. Vous avez dit, je crois, que l'idée que les Américains ont une double fonction avec le groupe de planification — c'est-à-dire qu'il s'agira de gens du NORAD qui...

Mgén Daigle: Du NORTHCOM, sénateur Banks.

Le sénateur Banks: Des gens du NORTHCOM seront affectés au groupe de planification. Nous n'avons pas cette dualité de fonctions, puisque nous n'avons pas de NORTHCOM. Nos gens sont là expressément pour collaborer avec les Américains du groupe de planification, qui sont également membres du NORTHCOM, mais nos gens ne font pas partie du NORTHCOM. Ai-je raison?

Mgén Daigle: Effectivement. Nous avons quelques personnes qui sont déjà rattachées au NORAD et qui ont été affectées au groupe de planification. Aux fins administratives, il était facile d'avoir déjà des gens sur place qui étaient au courant du contexte.

Le sénateur Banks: Conserveront-ils leurs rôles au NORAD?

Mgén Daigle: Non. Le groupe de planification enverra 30 représentants canadiens à un nouveau poste à Colorado Springs. Le NORAD restera tel quel. C'est là que se situe le NORTHCOM, et le commandement américain assurera seulement les éléments de planification multinationale du groupe au moyen de ses officiers du groupe de planification.

Le sénateur Banks: Nos représentants au groupe de planification ne seront pas des gens du NORAD?

Mgén Daigle: Non, monsieur.

Le sénateur Banks: Ils devront établir une liaison, n'est-ce pas?

Mgén Daigle: Le général Pennie est le commandant adjoint du NORAD. Son chef adjoint du groupe de planification, le général Henderson, est le commandant adjoint du NORTHCOM. Le commandant du NORAD et du NORTHCOM est le général Eberhart. L'agent de liaison que nous affecterons sera l'agent de liaison du CEMD auprès du NORTHCOM, qui est un commandement américain, et il aura un rôle à jouer au groupe de planification, parce qu'il s'agit d'une entité binationale. Grâce au leadership, là-bas, nous aurons l'interopérabilité, la connectivité et la capacité d'observer ce qui se passe des deux côtés.

Les autorités américaines qui se sont rencontrées ces quelques derniers mois sont heureuses de constater que ce groupe de planification binational se met en place, car il élargira à l'ensemble du continent le parapluie aérospatial comme organisation de planification d'urgence.

Le sénateur Banks: Est-ce que c'est la raison pour laquelle nous ne confions pas une double fonction à nos gens du NORAD, parce qu'il nous faut aller au-delà des forces aériennes pour englober également les forces terrestres et navales?

MGen. Daigle: NORAD, and people on the Canadian side, will tell you that since 9/11 they do not have enough people in NORAD. They would love to increase their number of personnel there. We are limited, as you know, in the places we are involved. The people will be assigned to the planning group only.

Col. Williams: I would add that the establishment of the planning group separate but with NORAD was a means of addressing concerns that had been raised about sensitivities in Canada on the involvement of Canadian and U.S. militaries in areas such as this. Over the course of the debate on the establishment of the planning group, various counter-arguments were raised in terms of how close the Canadian and American militaries should become on this issue.

Senator Banks: Is this the sovereignty question that Canadians are concerned about?

Col. Williams: That is correct. There is an element of that in the establishment, to let the planning group get its feet underneath it and show how capable it can be of integrating the various elements together. The sensitivity for those aspects will be disproved over time as the planning group establishes what it can do and how it can benefit and protect Canadians.

MGen. Daigle: In your visit to the United States, people might raise, first, that they are happy that the planning group will be in place. As you mentioned, the staff are assigned to NORAD. NORAD has assigned forces to it. The planning group has no assigned forces to it. There are people doing planning and so on. NORTHCOM is a U.S. command alone. Those three entities will eventually evolve into something else that our governments will be looking at in the near future. The planning group will come under review after two years of existence, around December 2004. We want this group to be on the ground early this year in order to have a full year ahead to look at all those coordination mechanisms and so forth. The head of the planning group reports directly to the President and the Prime Minister. Two years from now, they will have at least a year of work and people can decide what will come next in the defence of this continent with those entities in place at that time.

Senator Cordy: Thank you for appearing to help us gather information before we head off to Washington next week.

In your background materials, you have stated that one of the key issues is that Canada-U.S. relations are at the crossroads. Geographically, we have a huge border with the United States. They are our neighbours. Leaders in both countries have referred to us as family members. Whether one likes it or not, family members always have to have some type of a relationship. You have talked about the relationship also in your background material and said that the relationship deserves sustained attention and careful management. Is this the purpose of the

Mgén Daigle: Le NORAD et les représentants canadiens vous diront que, depuis le 11 septembre, l'organisation n'a pas assez de personnel. Elle voudrait accroître son effectif. Comme vous le savez, nous avons certaines limites dans nos possibilités de participation. Nos gens seront affectés au groupe de planification seulement.

Col Williams: J'ajouterais que l'établissement d'un groupe de planification distinct, mais avec le NORAD, a été un moyen de répondre aux préoccupations soulevées au Canada au sujet de la participation des militaires canadiens et américains dans des domaines comme celui-ci. Pendant le débat sur l'établissement du groupe de planification, divers arguments contradictoires ont été avancés au sujet de la participation des militaires canadiens et américains.

Le sénateur Banks: Est-ce que les Canadiens se préoccupent de leur souveraineté?

Col Williams: C'est exact. Il y a un certain élément de cette nature dans l'établissement du groupe. Il s'agit de laisser ce groupe se mettre en place et montrer à quel point il peut être efficace dans l'intégration des différents éléments. Les réserves qu'on peut avoir à cet égard se dissiperont avec le temps, au fur et à mesure que le groupe de planification fera ses preuves et montrera qu'il peut être utile aux Canadiens et les protéger.

Mgén Daigle: Au cours de votre visite aux États-Unis, vous vous ferez peut-être dire d'abord qu'on est heureux de la mise en place de ce groupe de planification. Comme vous l'avez dit, le personnel est affecté au NORAD. Des forces sont affectées au NORAD, mais il n'y en a aucune qui soit affectée au groupe de planification. Ce groupe se charge de planification et d'autres fonctions semblables. Le NORTHCOM est un commandement exclusivement américain. Ces trois entités finiront par devenir quelque chose d'autre que nos gouvernements étudieront dans un proche avenir. Le groupe de planification fera l'objet d'un examen au bout de deux ans, aux environs de décembre 2004. Nous voulons que ce groupe soit en place au début de cette année pour avoir une année complète d'activité pour examiner tous les mécanismes de coordination, et cetera. Le chef du groupe de planification fait directement au rapport au président et au premier ministre. Dans deux ans, le groupe aura fait au moins un an de travail, et on pourra décider de l'étape à venir dans la défense du continent avec les entités qui seront en place à ce moment-là.

Le sénateur Cordy: Merci de comparaître pour nous aider à recueillir de l'information avant que nous ne partions à Washington, la semaine prochaine.

Dans votre documentation, vous dites que l'une des questions clé est que les relations entre le Canada et les États-Unis sont à un carrefour. Géographiquement, nous avons une énorme frontière avec les États-Unis. Ce sont nos voisins. On parle des dirigeants des deux pays comme de membres d'une même famille. Que cela plaise ou non, les membres d'une famille ont toujours un certain type de relations. Dans votre documentation, vous parlez également de ces relations et vous dites qu'elles méritent une attention soutenue et une gestion attentive. Est-ce la raison d'être

planning group? Is this one of the main reasons that the planning group was set up, to cultivate this relationship in times that we are having such as these?

Col. Williams: When we went into the process of negotiation with the United States, we set out some strategic objectives, which we announced basically as, first and foremost, to establish a mechanism to protect Canadians and Americans, to protect the continent. The protection aspect was first and foremost.

The second objective was to protect the relationship we had with the United States, most notably NORAD, that in the process of the stand-up of NORTHCOM and the establishment of any mechanism for this coordination we had to preserve and protect the important relationship we had within NORAD.

The third objective was to carefully sustain and manage the relationship we have with the United States for the inherent benefits to both countries. The answer to your question is, yes, we did look at that as a key objective for the establishment of the planning group.

Senator Cordy: Are there other things we are doing to continue to develop this relationship?

Col. Williams: Fundamentally, the defence and security relationship between Canada and the United States is a very complex mosaic, almost like a tapestry of connections between the two nations. Almost universally across the spectrum of all of these relationships, post-9/11 security environment issues have taken centre stage.

We are about to leave for Washington tomorrow to conduct the next meeting of the Permanent Joint Board on Defense, PJBD, Canada-U.S., and the theme of that has been almost universally focused on ensuring and enhancing Canadian security and defence cooperation between the two countries.

I believe the biggest threat to the Canada-U.S. defence relationship is taking it for granted, because it is so important and so complex and so intimate across the spectrum of all the agencies and bodies that deal with these matters. We are focusing on making sure we keep it up to date.

MGen. Daigle: As Col. Williams mentioned, since 1940 and the creation of PJBD, of which the main function was the coordination of defence of the continent through NATO, through the Canada-U.S. Regional Planning Group, through NORAD, through NORTHCOM, and through the planning group now, the evolution of our binational defence cooperation is a normal extension of that relationship. It brings things to a continental level and covers all dimensions now, not just air but land and sea.

As I say, the common denominator, since 1940, is cooperation, defence and continent, and we have always worked closely with the Americans on those issues. You have been told this before,

du groupe de planification? Est-ce que c'est l'une des principales raisons de la mise sur pied de ce groupe, c'est-à-dire cultiver ces relations dans une situation comme celle-ci?

Col Williams: Lorsque nous avons amorcé les négociations avec les États-Unis, nous avons établi certains objectifs stratégiques. Il s'agit d'abord et avant tout d'établir un mécanisme permettant de protéger les Canadiens et les Américains, de protéger le continent. C'est le souci de protection qui était à l'avant-plan.

Le deuxième objectif était de protéger les relations que nous avons avec les États-Unis, plus particulièrement le NORAD car, étant donné la mise en place du NORTHCOM et l'établissement d'un mécanisme pour assurer la coordination, nous devions préserver et protéger les relations importantes que nous avions au sein du NORAD.

Le troisième objectif était de soutenir avec soin et de gérer les relations que nous avons avec les États-Unis dans le plus grand intérêt des deux pays. Je dois répondre à votre question par l'affirmative. Nous avons tenu compte de cet élément comme objectif clé dans la mise sur pied du groupe de planification.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il d'autres initiatives visant à poursuivre le développement de ces relations?

Col Williams: Fondamentalement, les relations entre le Canada et les États-Unis en matière de défense et de sécurité constituent une mosaïque très complexe, tout un ensemble de relations entre les deux pays. Dans la quasi-totalité de ces relations, les questions du contexte de sécurité après le 11 septembre ont occupé une place centrale.

Nous nous apprêtons à partir pour Washington, demain, pour la prochaine réunion de la Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis. Le thème presque universel des échanges est la garantie et l'amélioration de la coopération canadienne en matière de sécurité et de défense entre les deux pays.

Selon moi, la plus lourde menace qui pèse sur les relations canado-américaines en matière de défense, c'est que nous les tenions pour acquises, car elles sont très importantes, très complexes et très étroites entre tous les organismes qui s'occupent de ces questions. Nous tâchons que tout soit bien à jour.

Mgén Daigle: Comme le colonel Williams l'a dit, depuis 1940 et la création de la Commission permanente mixte de défense, dont la principale fonction était la coordination de la défense du continent grâce à l'OTAN, au Groupe stratégique régional Canada-États-Unis, au NORAD, au NORTHCOM et, désormais, au groupe de planification, l'évolution de notre coopération binationale en matière de défense est un prolongement normal de ces relations. Elle s'étend maintenant au niveau continental et s'applique à toutes les dimensions, non seulement l'espace aérien, mais également la défense terrestre et maritime.

Je le répète, le dénominateur commun, depuis 1940, est la coopération, la défense et le continent, et nous avons toujours travaillé en étroite collaboration avec les Américains à cet égard.

and the Americans are using the same numbers as we are; we are in sync here — we have 80 treaty-level defence agreements with the Americans. We have 250 memoranda of understanding between the Department of Defense and DND. We have 145 binational forums on defence matters. We hope and assume, through the binational planning group and everything we are doing, that eventually all the treaties and memoranda of understanding and so on will be looked after and will continue to be streamlined and revisited because the threat environment has changed over 50 years. Our relation with the Americans has been always very good on the DND side.

If I may make one last point: DFAIT — the Department of Foreign Affairs and International Trade — will also have in place in NORAD a political adviser this year, which we do not have. On the military side, we are reinforcing our cooperation. On the political side, the Americans have a political adviser in NORAD advising the commander of NORAD, Colonel Eberhart, and General Pennie, because it is binational, but we will have our political adviser in place sometime this summer provided by DFAIT.

Senator Cordy: One of the key elements of the agreement is that the planning group is comprised of military and civilian members. You said there will be 30 staff officers. What civilian members will be in the group?

MGen. Daigle: At the beginning, we will have one representative from OCIPEP, some contractors hired locally that will help the work in the planning group, and the others will be mainly military.

Senator Cordy: What do you mean by a contractor hired locally?

MGen. Daigle: Instead of having a military person sent over there in a permanent position, they can, as we do here, give a contract to retired military over there to help them working on planning and so on. It is a contract. It is civilian people they hire to help them do a job, and they are on a contract.

Now, the planning group may evolve. As Col. Williams mentioned, we offered government departments here to participate in the planning group, and thus far OCIPEP is the only one represented that will be part of this planning group as a civilian staff officers.

Senator Cordy: The Americans will be double-hatting, and you explained earlier that one of the pros of the double-hatting is that you can bring up-to-date information as to what is happening.

What about the consistency or the continuity? How can we ensure that the same people will be attending the meeting, for example, that somebody is not tied up with another job and sends somebody else? How do we ensure continuity and that it is the

On vous l'a déjà dit, et les Américains emploient les mêmes chiffres que nous — nous sommes bien en phase — nous avons avec les Américains 80 accords de défense qu'on peut considérer comme des traités. Nous avons 240 protocoles d'entente entre le département de la Défense et le ministère de la Défense nationale. Nous avons 145 forums binationaux en matière de défense. Nous espérons et nous supposons que, grâce au Groupe de planification binational et à tous les efforts que nous déployons, tous ces traités et ces protocoles d'entente finiront par être examinés, rationalisés et revus, car les menaces ont changé en 50 ans. Nos relations avec les Américains ont toujours été excellentes, au ministère de la Défense nationale.

Si je peux me permettre d'ajouter un dernier point, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international nommera également au NORAD un conseiller politique cette année. Nous n'en avons pas pour l'instant. Du côté militaire, nous renforçons notre coopération. Du côté politique, les Américains ont un conseiller politique au NORAD qui conseille le commandant de l'organisation, le colonel Eberhart, ainsi que le général Pennie, car il s'agit d'une organisation binationale, mais nous aurons notre propre conseiller politique à compter de cet été, et il sera fourni par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Le sénateur Cordy: L'un des éléments clés de l'accord, c'est que le groupe de planification se compose de militaires et de civils. Vous avez dit qu'il y aurait 30 officiers d'état-major. Quels sont les civils qui feront partie du groupe?

Mgén Daigle: Au début, nous aurons un représentant du BPIEPC, des entrepreneurs engagés sur place qui participeront au travail du groupe de planification, et les autres membres seront essentiellement des militaires.

Le sénateur Cordy: Que voulez-vous dire par «entrepreneurs engagés sur place»?

Mgén Daigle: Au lieu d'avoir un militaire affecté là-bas à un poste permanent, il est possible, comme nous le faisons ici, d'accorder un contrat à un militaire à la retraite pour travailler à la planification, et cetera. Il s'agit d'un contrat, ce sont des civils qu'on engage pour aider à faire le travail. Ce sont des contractuels.

Toutefois, le Groupe de planification peut évoluer. Comme le colonel Williams l'a dit, nous avons proposé au ministère de participer au Groupe de planification et, jusqu'à maintenant, seul le BPIEPC sera représenté et fera partie du groupe de planification, où il sera représenté par un civil.

Le sénateur Cordy: Les Américains auront une double fonction, et vous avez expliqué tout à l'heure que l'un des avantages de cette formule est que vous pouvez obtenir une information à jour sur ce qui se passe.

Que peut-on dire de la cohérence ou de la continuité? Comment pouvons-nous nous assurer que les mêmes personnes assisteront aux réunions, par exemple, que quelqu'un ne sera pas retenu à un autre travail et ne se fera pas remplacer? Comment

same situation? The double-hatting can work. It can have disadvantages if they do not take it quite as seriously as they should.

MGen. Daigle: On the Canadian side, that will not be a problem because our people are fully assigned to the planning group, so they will be there. On the American side, it is up to them and General Eberhart to decide who will be part of the planning group.

The planning group's functions are planning and surveillance, and it will look at exercises, training and so on. Hence, they will have to take people who are already involved in planning, training and so on. As to whether there is a guarantee that they will have the same people there all the time, I cannot say. I believe it will be to their advantage to have continuity, and they agreed to that. However, like anywhere else, people will be posted in and out, just as we do. I would suggest that they will make sure there is continuity, because it will not be logical to have people in and out. They are taking this seriously, so they will have people to bring continuity to the process.

Senator Atkins: General, you stated that the Canadian Forces were conducting a total review of defence intelligence and creating an intelligence fusion centre. Can you tell us more about that? Does it remain under the Department of National Defence, or are other departments involved?

MGen. Daigle: As I said, we are looking internally. It started a while ago. The Chief of Review Services has looked at all of the intelligence assets we have within the department, and it was agreed by the Chief of Defence Staff and the DM that we need to look internally at the department and streamline all the intelligence functions. This intelligence review is going on right now, and this is DND looking at our things first.

Since 9/11, other government departments are looking at how to best integrate intelligence sharing within the government departments. The other departments are doing that. With all of that eventually coming to a whole, organizations like the Public Security and Anti-Terrorism Committee will look at it. What we are doing now is looking at our house before seeing how we can better merge with the rest of the department, because all of those government departments together, plus DND, are the homeland security. The security framework is larger than the defence framework.

Senator Atkins: What departments are they?

MGen. Daigle: Right now, there are eight departments, ten if you are counting some agencies that have security and intelligence roles. CCRA, CSIS, Transport Canada, Justice and PCO have a security and intelligence role in their functions. We do not have the equivalent of the American organization. We have the Public

assurer la continuité et la stabilité? La dualité des fonctions est une formule qui peut marcher, mais elle peut avoir des inconvénients si on ne prend pas le travail aussi au sérieux qu'on le devrait.

Mgén Daigle: Du côté canadien, cela ne posera pas de problème, car nos représentants seront affectés au groupe de planification à temps plein. Ils seront là. Du côté des Américains, c'est à eux de voir, et le général Eberhart décidera qui participera au groupe de planification.

Les fonctions du groupe sont la planification et la surveillance. Il s'occupera des exercices, de la formation, et cetera. Par conséquent, il faudra faire appel à des personnes qui s'occupent déjà de planification, de formation, et cetera. Est-il garanti que ce seront toujours les mêmes personnes? Je ne peux pas répondre. J'estime qu'il serait à leur avantage d'assurer la continuité, et ils sont d'accord. Cependant, comme partout ailleurs, il arrive que des affectations changent, comme cela se produit chez nous. À mon sens, les Américains veilleront à la continuité, parce qu'il n'est pas logique d'avoir des remplacements constants. Ils prennent la question au sérieux. Ils choisiront donc des personnes capables d'assurer la continuité.

Le sénateur Atkins: Général, vous avez dit que les Forces canadiennes procédaient à un examen complet du renseignement de défense et créaient un centre de fusion du renseignement. Pouvez-vous nous renseigner davantage? Le centre demeurera-t-il l'apanage du ministère de la Défense nationale ou d'autres ministères participent-ils?

Mgén Daigle: Comme je l'ai dit, il s'agit d'une question interne. Le travail a commencé il y a un certain temps. Le chef du Service d'examen a étudié tous les éléments du renseignement que nous possédons au ministère et il a été convenu par le chef de l'état-major de la Défense et le sous-ministre que nous devons procéder à un examen interne au ministère et rationaliser toutes les fonctions de renseignement. Cet examen est en cours. C'est le ministère de la Défense nationale qui étudie ses propres services d'abord.

Depuis le 11 septembre, d'autres ministères sont à la recherche des meilleurs moyens d'intégrer la communication du renseignement à l'intérieur des ministères. Les autres ministères font leur travail. Avec la convergence de tous les efforts, des organisations comme le Comité de la sécurité publique et de l'antiterrorisme se saisiront de la question. Ce que nous faisons en ce moment, c'est étudier ce qui se passe chez nous avant de voir comment nous pouvons assurer une meilleure intégration avec le reste du ministère, car ce sont tous les ministères pris ensemble, avec le ministère de la Défense nationale, qui s'occupent de la sécurité du territoire. Le cadre de la sécurité est plus vaste que celui de la défense.

Le sénateur Atkins: De quels ministères s'agit-il?

Mgén Daigle: Pour l'instant, il y a huit ministères, dix si on compte certains organismes qui ont des rôles en matière de sécurité et de renseignement. L'ADRC, le SCRS, Transports Canada, le ministère de la Justice et le BPC ont, dans leurs fonctions, un rôle se rattachant à la sécurité et au renseignement.

Safety and Anti-Terrorist Committee headed by Minister Manley, and its role is to look at coordinating all the different departments.

Senator Atkins: If it turns out that the President makes a decision in the next while to go to war, the Americans have an alert system — the red, orange and yellow — about which I have two questions. How soon would we know that we should be on some form of special alert? Do we have any kind of system in place that would move our whole defence system into an alert situation?

MGen. Daigle: We are very much in coordination with the Americans.

Senator Atkins: We would not learn about it on CNN?

MGen. Daigle: We have intelligence sharing and information. We do and we did in the past have the capability to increase our state of readiness or level of protection. We did that during 9/11 and on bases across the country with the anthrax threat. With respect to how soon in this kind of scenario — I hate to speculate — as soon as there is an indication that something might happen, it has always been considered best to prepare rather than to react. We will know. The Americans obviously will be told in their own country, but we will know and we have plans within the department to ensure that our own defence assets are at the proper level of readiness and protection. Obviously, OCIPEP and other government departments who have responsibility in times of crisis will ensure that they provide the proper warning, on the health side and so forth, to our population.

Senator Atkins: We have not implemented an alert system similar to the Americans, have we?

Col. Williams: We are mixing apples and oranges here. With respect to the colours, you are speaking of the civil alert system in the United States. A military or defence condition system is in place, and has been for some time. DEFCON 1, 2, 3, 4, 5 is in place. If the civil alert system changes, the military does not necessarily change in lockstep. They are separate.

In the Canadian context, we have a military alert condition. We do not have a civil alert condition.

Senator Atkins: They would not be coordinated?

Col. Williams: As part of the relationship we have with the United States military, the defence condition on the United States side and the Canadian alert condition are linked because we are made aware of any change through the whole NORAD process.

I am not aware of the civil alert condition. You would have to pose that question to the Public Security and Anti-Terrorism Committee, to determine how the civil alert conditions are changed. As a benefit of being involved in the NORAD process and our close military relationship with the United States, we are thoroughly aware of any change to the military alert situation.

Nous n'avons pas l'équivalent de l'organisation américaine. Nous avons le Comité de la sécurité publique et de l'antiterrorisme, dirigée par le ministre Manley, et son rôle est de coordonner tous les ministères.

Le sénateur Atkins: Si le président décide d'ici quelque temps de déclencher la guerre, les Américains ont un système d'alerte — rouge, orange et jaune — au sujet duquel j'ai deux questions à poser. Quand saurons-nous que nous devons avoir une forme quelconque d'alerte spéciale? Avons-nous un système quelconque en place pour placer tout notre dispositif de défense en alerte?

Mgén Daigle: Nous avons une très bonne coordination avec les Américains.

Le sénateur Atkins: Nous ne l'apprenons pas par CNN?

Mgén Daigle: Nous mettons en commun renseignement et information. Nous avons et nous avions par le passé la capacité de relever notre état de préparation ou notre niveau de protection. Nous l'avons fait à l'occasion des attentats du 11 septembre et sur les bases de tout le Canada lorsque a pesé la menace de l'anthrax. Quant à savoir à quel moment ce genre de scénario pourrait se réaliser, je déteste me livrer à des spéculations, mais dès qu'il y a une indication que quelque chose risque d'arriver, il est toujours mieux de se préparer plutôt que de réagir. Nous serons au courant. De toute évidence, les Américains seront informés dans leur propre pays, mais nous serons au courant, et nous avons des plans au ministère pour que nos propres dispositifs de défense soient au niveau nécessaire de préparation et de protection. De toute évidence, le BPIEPC et d'autres ministères qui ont une responsabilité en temps de crise donneront l'avertissement nécessaire, en matière de santé, et cetera, à notre population.

Le sénateur Atkins: Nous n'avons pas mis en place un système d'alerte semblable à celui des Américains, sauf erreur?

Col Williams: Ne mélangeons pas les pommes et les oranges. Le système de couleurs dont vous parlez correspond au système d'alerte civile aux États-Unis. Il existe depuis un certain temps un système militaire ou de défense. DEFCON 1, 2, 3, 4, 5 est en place. Si le système d'alerte civile change, le système militaire ne change pas nécessairement en même temps. Ce sont des systèmes distincts.

Dans le contexte canadien, nous avons un système d'alerte militaire, mais il n'y a aucun système civil.

Le sénateur Atkins: Il n'y aurait donc pas de coordination?

Col Williams: Dans le cadre des relations que nous avons avec les militaires américains, il existe un lien avec l'état de défense des États-Unis et l'état d'alerte du Canada, car nous sommes au courant de tout changement à cause du NORAD.

Je ne connais pas de système d'alerte civile. Il faudrait poser cette question au Comité de la sécurité publique et de l'antiterrorisme pour savoir comment change l'état d'alerte civile. Un avantage de la participation au NORAD et de nos relations militaires étroites avec les États-Unis, c'est que nous sommes parfaitement au courant de tout changement dans le niveau d'alerte militaire.

Senator Atkins: Col. Williams, you have stated that the strategic link between the CDS and the chairman of the Joint Chiefs of Staff will remain. What functions remain with the chairman of the Joint Chiefs and what functions moved to the commander of NORTHCOM?

Col. Williams: That is a good question. The chairman of the Joint Chiefs and the Chief of Defence Staff are chiefs of defence for their respective countries. As chiefs of defence, they have regular contact. In the Canadian situation, that contact is extended so that there is an annual meeting of the Joint Chiefs of Staff on the United States side and the Armed Forces council on the Canadian side. They meet to discuss things strategically.

The commander of NORTHCOM is established as a regional commander, with countries within his region of interest. His task is to establish security and defence relationships that are more or less at the tactical or operational level.

The short answer is that the strategic issues between Canada and the United States are dealt with by the chairmen in the CDS; and the operational and tactical issues concerning the set-up and establishment of relationships and agreements specifically at that level would fall under the responsibility of the commander of NORTHCOM as regional combatant commander.

Senator Atkins: Will the PJBD responsibilities on the U.S. side also shift from the Joint Chiefs of Staff?

Col. Williams: No. We posed this question to the chairman in the context of the establishment of the commander of NORTHCOM: As chairman, how would you like to see the relationship with NORTHCOM? His answer was essentially what I have just described. The relationship with the PJBD remains intact. The membership of the PJBD is headed by an appointed civilian lead on both sides. There is representation from the joint staff, from the Office of the Secretary of Defense and from the services. Officially, there is no formal membership for commander of NORTHCOM, although he or his staff participate regularly as observers. Strategically, the relationship between Canada and the United States remains unchanged.

The Chairman: Col. Williams, the first mission that you list in your document is to prevent or mitigate threats or attacks by terrorists or others on Canada or U.S. soil. Obviously, today is a day on which we are all expectant.

Can you tell us how the planning group would prevent or mitigate terrorist attacks on Canada?

Col. Williams: Mr. Chairman, in this forum, what I can say is that a number of planning processes are underway between Canada and the United States, coordinated through the Deputy Chief of Defence Staff along the lines of the relationship that is established within NORAD and also recently established under the planning group. As part of that process, consideration of potential threats to the continent and the types of reactions that

Le sénateur Atkins: Colonel Williams, vous avez dit que le lien stratégique entre le CEMD et le président des Chefs d'état-major combinés restera. Quelles sont les fonctions que conserve le président des Chefs d'état-major combinés, et quelles fonctions sont confiées au commandant du NORTHCOM?

Col Williams: Bonne question. Le président des Chefs d'état-major combinés et le chef d'état-major de la Défense dirigent la défense de leurs pays respectifs. À titre de chefs de la défense, ils ont des contacts réguliers. Au Canada, ce contact est plus étendu. Il y a une réunion annuelle avec les Chefs d'état-major combinés du côté américain et le conseil des forces armées du côté canadien. Ils se rencontrent pour des discussions d'ordre stratégique.

Le commandant du NORTHCOM a le rang de commandant régional, avec les pays de sa région. Sa tâche consiste à établir des relations en matière de sécurité et de défense qui se situent plus ou moins au niveau tactique ou opérationnel.

Pour répondre brièvement, les questions stratégiques entre le Canada et les États-Unis sont abordées par les présidents du CEMD. Les questions opérationnelles et tactiques concernant l'organisation et l'établissement des relations et des accords à ce niveau relèvent de la responsabilité du commandant du NORTHCOM, à titre de commandant régional de combat.

Le sénateur Atkins: Est-ce que les responsabilités de la Commission permanente mixte de défense seront également retirées aux Chefs d'état-major combinés?

Col Williams: Non. Nous avons posé cette question au président dans le contexte de l'établissement du commandant du NORTHCOM: à titre de président, que souhaitez-vous pour ce qui est de la relation avec le NORTHCOM? Sa réponse a été essentiellement ce que je viens d'expliquer. La relation avec la Commission permanente mixte reste intacte. Les membres de la Commission sont dirigés par un civil nommé par les deux parties. Il y a représentation de l'état-major combiné, du bureau du secrétaire à la Défense et des services. Officiellement, le commandant du NORTHCOM n'en est pas membre, bien que lui ou ses collaborateurs participent régulièrement à titre d'observateurs. Stratégiquement, les relations entre le Canada et les États-Unis demeurent inchangées.

Le président: Colonel Williams, la première mission que vous mentionnez dans votre document est de prévenir ou d'atténuer les menaces ou les attentats de terroristes ou d'autres en territoire canadien ou américain. De toute évidence, nous devons nous attendre à tout aujourd'hui.

Pouvez-vous nous dire comment le groupe de planification prévient ou atténuerait les attentats terroristes contre le Canada?

Col Williams: Monsieur le président, ce que je peux dire ici, c'est qu'un certain nombre de processus de planification sont en cours entre le Canada et les États-Unis. Ils sont coordonnés par l'entremise du sous-chef d'état-major de la Défense selon la voie hiérarchique établie au sein du NORAD et, plus récemment, sous la direction du groupe de planification. Ce processus permet de discuter des menaces potentielles dirigées contre le continent ainsi

are necessary are under discussion and consideration. I am sure the details of that would best be dealt with by the Deputy Chief of Defence Staff on a specific military case.

MGen. Daigle: Mr. Chairman, when we talk about prevention, deterrence, preparation and so on, the keyword is "intelligence." One might say that we will never have a full guarantee that we will prevent any terrorist attack. However, the sharing of intelligence, surveillance and so on might provide us with the capability of preventing such an attack, if we were to have the right intelligence and the right time for the right threat; or we might do some deterrence if we are not sure from where the threat will come. The fact is that we are always out there listening, watching and sharing intelligence.

It is hard to say how we will prevent this. We cannot tell people we have in place a system that will prevent an attack. The planning group reinforces the sharing of intelligence and so on. If by coordinating and sharing all of this, then at one point this might very much help us to prevent something from happening.

The Chairman: MGen. Daigle, in your remarks you said that the Canadian Forces have established a high readiness capability for nuclear, biological and chemical defence. The last time this committee looked at the issue there were 12 people at Camp Borden with this responsibility. Can you tell us if the Canadian Forces have a better capability now? If so, what is it?

MGen. Daigle: I was in Borden last year. Mr. Chairman, you are right, the nuclear, biological and chemical response team was very small. We always use the term "double-hatted" or "dual-hatted" when referring to this team. Most of those people belong to the nuclear, biological and chemical school in Borden where we give courses on how to deal with such matters. This remains at Camp Borden. They also have the ability to be deployed to where their function and capability is needed.

Last year, the minister attended the inauguration of this company. I do not know exactly the number of people, perhaps someone can help me out. I believe the team will be located in Trenton. From there, they will be able to deploy faster using the air means that we have in place.

In Borden, the school remains. We will continue to give courses to members of the Canadian Forces to deal with NBC. We are separate from the NBC company. This falls under the Deputy Chief of the Defence Staff. I know this capability has been put in place.

The Chairman: My understanding is that the company is about 100 people. Is that your understanding, MGen. Daigle?

que du genre de réactions nécessaires. Je suis sûr que le sous-chef d'état-major de la Défense pourrait beaucoup mieux que moi vous expliquer les détails du processus dans un cas militaire particulier.

Mgén Daigle: Monsieur le président, quand nous parlons de prévention, de dissuasion, de préparation, et cetera, le plus important, c'est le renseignement. Nous ne pourrions jamais garantir pleinement que nous allons prévenir une attaque terroriste. Toutefois, l'échange de renseignements, la surveillance, et cetera, peuvent nous donner la capacité de prévenir un attentat, pourvu que nous ayons les bons renseignements au bon moment sur la menace en cause. Nous pouvons également faire de la dissuasion si nous ne sommes pas sûrs de l'endroit où la menace s'exercera. Le fait est que nous sommes constamment en train d'écouter, de surveiller et d'échanger des renseignements.

Il est difficile de dire comment nous allons prévenir un attentat. Nous ne pouvons pas dire aux gens que nous avons mis en place un système de prévention des attaques. Le groupe de planification renforce l'échange de renseignements, et cetera. Si nous réussissons à bien coordonner et à bien échanger, à un moment donné, cela peut nous aider à empêcher un incident de se produire.

Le président: Général, vous avez dit dans vos observations que les Forces canadiennes ont établi un haut degré de préparation pour la défense nucléaire, biologique et chimique. La dernière fois que le comité a examiné cette question, il y avait douze personnes au camp Borden qui étaient chargées de cette responsabilité.. Pouvez-vous nous dire si les Forces canadiennes ont aujourd'hui de meilleures capacités? Si oui, en quoi consistent-elles?

Mgén Daigle: J'étais à Borden l'année dernière. Monsieur le président, vous avez raison, l'équipe de réaction nucléaire, biologique et chimique est très petite. Nous disons toujours de ses membres qu'ils «portent deux chapeaux» parce qu'ils cumulent deux fonctions. La plupart des membres appartiennent à l'école nucléaire, biologique et chimique de Borden, où nous donnons des cours sur la façon de faire face à ces dangers. Les membres de l'équipe se trouvent donc au camp Borden, mais ils peuvent être déployés là où on a besoin de leurs compétences.

L'année dernière, le ministre a assisté à l'inauguration de cette compagnie. Je ne connais pas l'effectif exact. Peut-être quelqu'un peut-t-il m'aider à ce sujet. Je crois que l'équipe sera stationnée à Trenton. À partir de ce point, ses membres pourront être déployés plus rapidement grâce au transport aérien dont nous disposons sur place.

L'école restera à Borden. Nous continuerons à donner aux membres des Forces canadiennes des cours sur les questions nucléaires, biologiques et chimiques. Nous sommes distincts de la compagnie NBC, qui relève du sous-chef d'état-major de la Défense. Je sais que cette capacité a été mise en place.

Le président: Je crois savoir qu'une compagnie se compose d'une centaine de personnes. Est-ce bien cela, général?

MGen. Daigle: In the infantry it is. I am sorry, I do not have the exact number. We can provide you with the information on that.

The Chairman: If we needed these people tomorrow, how many of them are ready to go?

MGen. Daigle: I do not have all the details, and I hate to speculate on such a matter, Mr. Chairman. When I was in Borden, with the few people we had there, they are put on a different alert status. At one point, they could have deployed within 12 hours.

The Chairman: That was 12 people deploying in 12 hours assuming you could get an aircraft up to Borden. You are telling us you have moved it to Trenton because you have an airstrip there and you have aircraft that can move these people around. My question is: How many people are there today, or tomorrow, and are they ready to go?

MGen. Daigle: I do not know, Mr. Chairman. I could provide that information.

The Chairman: If you could provide us with that information, we would appreciate it.

MGen. Daigle: you sit on an interdepartmental committee that looks at homeland security; is that correct?

MGen. Daigle: Not really. Did I write that somewhere in the speech?

The Chairman: I thought I had read that.

MGen. Daigle: Associate Deputy Minister Purdy chairs the committee on behalf of the PCO, where many departments are represented around the table. Most of the departments are those that have some security and intelligence responsibility. Ms. Purdy is working to coordinate with all those departments to prepare the minister's committee on security and intelligence. I am sitting as an observer. As adviser on homeland security, I invite myself to those different committees, to get an understanding of the big picture.

Senator Forrestall: Did you say you invite yourself to these committees?

MGen. Daigle: When there is anything to do with homeland defence and security, I try to get as much information as I can. I invite myself in the sense that I try to stay abreast of what is going on in this particular field. Ms. Purdy has invited me to be an observer on this committee. The Deputy Chief of the Defence Staff, who is mainly responsible for the operation, has a member attending those meetings.

Senator Forrestall: You may be interested to know that Mr. Robin Cook has resigned as the government's leader in the British House of Commons, which is a fairly significant act. We are talking about putting things in place six to ten months down the road, and yet we may be ready in the year 2004 or 2006. We are talking about going to war tonight, tomorrow or the day after that. The ultimatum will be laid out at eight o'clock this evening. Why has it taken so long for us to get a handle on this issue?

Mgén Daigle: C'est bien cela dans l'infanterie. Je regrette, mais je ne connais pas l'effectif exact. Nous pouvons vous fournir des renseignements à ce sujet.

Le président: Si nous avons besoin de ces gens demain, combien d'entre eux seraient prêts à partir?

Mgén Daigle: Je n'ai pas tous les détails, et je déteste spéculer sur une question de ce genre, monsieur le président. Quand j'étais à Borden, compte tenu du petit nombre de personnes que nous avions là, les états d'alerte étaient différents. À un moment donné, nous avions la possibilité de les déployer dans les 12 heures.

Le président: Vous aviez donc 12 personnes que vous pouviez déployer en 12 heures à condition de disposer d'un avion à Borden. Vous nous dites maintenant que l'équipe est à Trenton où vous avez un aérodrome et des avions de transport. Ma question est encore la suivante: combien de personnes seraient prêtes à partir aujourd'hui ou demain?

Mgén Daigle: Je ne le sais pas, monsieur le président. Je pourrais vous fournir ce renseignement plus tard.

Le président: Nous vous en serions reconnaissants.

Général, vous siégez à un comité interministériel qui s'occupe de sécurité du territoire. Est-ce exact?

Mgén Daigle: Pas vraiment. Ai-je écrit cela quelque part dans mon discours?

Le président: Je croyais l'avoir lu quelque part.

Mgén Daigle: La sous-ministre déléguée, Mme Purdy, préside le comité au nom du Bureau du Conseil privé. Le comité comprend des représentants de nombreux ministères, ayant pour la plupart des responsabilités en matière de sécurité et de renseignement. Mme Purdy coordonne l'action de tous ces ministères pour préparer les travaux du comité du ministre chargé de la sécurité et du renseignement. J'y siége à titre d'observateur. En qualité de conseiller en matière de sécurité du territoire, je m'invite à ces différents comités pour me faire une idée du tableau d'ensemble.

Le sénateur Forrestall: Dites-vous que vous vous invitez à ces comités?

Mgén Daigle: J'essaie d'obtenir le plus de renseignements possibles quand il s'agit de défense et de sécurité du territoire. Je m'invite dans le sens que je m'efforce de rester au courant de ce qui se passe dans ce domaine particulier. Mme Purdy m'a incité à assister aux réunions de ce comité à titre d'observateur. Le sous-chef d'état-major de la Défense, qui est le principal responsable de l'opération, est représenté à ces réunions.

Le sénateur Forrestall: Vous serez peut-être intéressé d'apprendre que M. Robin Cook a donné sa démission à titre de leader du gouvernement à la Chambre des communes britannique. C'est un geste d'une certaine importance. Nous parlons de mettre en place des choses dans six à dix mois ou d'être prêts à agir en 2004 ou en 2006. Mais il s'agit de partir en guerre cette nuit, demain ou le lendemain. L'ultimatum sera lancé à 20 heures ce soir. Pourquoi nous a-t-il fallu aussi longtemps pour

Honestly, it has been two years now. Why has it taken so long? Are there just so many people who must involve themselves? If the Prime Minister wanted to make a decision this afternoon, whom would he call to issue an order to have something done? That is rhetorical. I do not know, I do not think the Canadian public know, and I think they are upset about it, period.

The Chairman: That is not quite the note I had in mind on which to end this portion of the meeting, MGen. Daigle and Col. Williams. You have helped us in our preparations for our upcoming meetings in Washington, and I am grateful to you both for attending here to address the questions that committee members realize are sometimes complicated and difficult to understand. It is fair to say that we are looking at a work in progress. The committee members are trying to obtain the most accurate picture of where the work stands before we talk to our American colleagues.

We have asked you for a number of pieces of information. If you would be good enough to convey them to the Clerk of the Committee, we would be grateful. Thank you for your assistance to the committee today.

Our next witness is Mr. Robert Fonberg. He is accompanied by Mr. Graham Flack.

Welcome to the committee. I understand you have an opening statement. The floor is yours.

Mr. Robert Fonberg, Deputy Secretary to the Cabinet, Operations, Privy Council Office: Honourable senators, following the events of September 11, 2001, I was tasked with creating and leading the Borders Task Force, a small team of five officers in the Privy Council Office that supported the Deputy Prime Minister in developing the Smart Border Declaration and its 30-point Action Plan.

Following the signature of that declaration by the Deputy Prime Minister and his U.S. counterpart at that time, Governor Tom Ridge, now Secretary, back in December 2001, I became responsible for leading the task force and driving forward the smart border discussions with the United States. With me today is Mr. Graham Flack, Director of Operations for that task force.

The Borders Task Force has had three basic objectives. The first, going back to just after September 11, was to establish a sustainable strategic approach to ensuring that the border would facilitate growth in trade, would be resilient to future events and would be based on principles of risk management. The second was to work with our American counterparts to lock in that strategic approach, which we did in December 2001, when the declaration was signed. The third has been to work, in an ongoing way, with responsible Canadian agencies as well as with our own U.S. counterparts — in the White House until recently, and moving over as well to the Department of Homeland Security — to ensure coherent, timely and methodical implementation of that approach.

nous occuper de ces choses? Cela fait deux ans maintenant. Pourquoi a-t-il fallu aussi longtemps? Y a-t-il tant de gens à consulter? Si le premier ministre voulait prendre une décision cet après-midi, qui appellerait-il pour donner l'ordre de faire quelque chose? Ma question est hypothétique. Je ne sais pas. Je ne crois pas que le public canadien sache. Je crois que les Canadiens sont contrariés. C'est tout.

Le président: Général Daigle, colonel Williams, ce n'est pas du tout ainsi que j'avais l'intention de terminer cette partie de la réunion. Vous nous avez aidés à nous préparer en vue de nos prochaines réunions à Washington. Je vous suis reconnaissant d'être venus nous parler de questions que les membres du comité trouvent parfois complexes et difficiles à comprendre. Je crois que nous sommes en train d'examiner quelque chose qui évolue. Les membres du comité tentent d'obtenir l'image la plus précise possible de la situation avant d'en discuter avec nos collègues américains.

Nous vous avons demandé quelque renseignement précis. Si vous aviez l'obligeance de les transmettre à la greffière du comité, nous vous en serions très reconnaissants. Je vous remercie de l'aide que vous nous avez donnée aujourd'hui.

Notre témoin suivant est M. Robert Fonberg, qui est accompagné de M. Graham Flack.

Je vous souhaite la bienvenue au comité. Je crois savoir que vous avez un exposé préliminaire. La parole est à vous.

M. Robert Fonberg, sous-secrétaire du cabinet, Opérations, Bureau du Conseil privé: Honorables sénateurs, à la suite des événements du 11 septembre, j'ai été chargé de créer et de diriger le Groupe de travail sur les frontières, petite équipe formée de cinq agents du Bureau du Conseil privé, qui a aidé le vice-premier ministre à élaborer la Déclaration sur la frontière intelligente et son plan d'action en 30 points.

En décembre 2001, après que le vice-premier ministre et son homologue américain, le gouverneur Tom Ridge — aujourd'hui secrétaire à la Sécurité intérieure —, ont signé la Déclaration, j'ai été chargé de diriger le groupe de travail et de faire avancer les discussions avec les États-Unis. M. Graham Flack, directeur des opérations du groupe de travail, est avec moi aujourd'hui.

Le Groupe de travail sur les frontières a trois objectifs de base. Le premier, défini juste après le 11 septembre, était d'établir une démarche stratégique durable qui permettrait d'éviter que la frontière n'entrave la croissance du commerce, qui l'adapterait aux événements futurs et se fonderait sur les principes de la gestion des risques. Le deuxième était de collaborer avec nos partenaires américains pour convenir de cette approche stratégique, ce que nous avons fait en décembre 2001 lors de la signature de la déclaration. Le troisième consistait à travailler, de façon permanente, avec les organisations canadiennes responsables et avec nos partenaires américains — d'abord à la Maison-Blanche, puis de plus en plus au département de la Sécurité intérieure — pour nous assurer que la mise en œuvre de cette approche est faite de façon cohérente, opportune et méthodique.

I know you have heard much from previous witnesses about the smart borders process and the action plan. I will not go into much detail on the history, but we can answer whatever questions you may have.

I also understand that you have heard from individual departments like the Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, and you will hear later on today from Citizenship and Immigration Canada. These, along with other departments, are responsible for the day-to-day management of the border and the implementation of the 30-point action plan. The individual departments are accountable for the initiatives for which they have the lead.

Canada's overall strategic objective in the implementation of the Smart Border Declaration continues to be to enhance our security while facilitating the flow of low-risk people and goods across the border. Both countries recognize that the underpinnings of public and economic security are not competing objectives; rather, they are mutually reinforcing goals.

In an integrated global economy, it is neither possible nor desirable to conduct a full search of all goods or people transiting between countries. Instead, the two countries acknowledge that they need to make effective use of intelligence to better concentrate efforts on potentially higher-risk travellers and goods. This allows Canada and the U.S. to ensure that our border is both secure and trade-efficient. Our objective is to build a border that is open for business but closed to terrorists.

We have made significant progress on the delivery of the Smart Border Action Plan that is built on top of that risk management framework. As the Prime Minister and the President of the United States reported last September, substantive agreement has been reached on the 30 action items. The departments and agencies are now in the implementation phase.

Both Canada and the United States are strongly committed to the smart border process. Deputy Prime Minister Manley and Secretary Ridge are in regular contact to ensure that momentum is maintained and that full implementation of the action plan is achieved. Extensive contacts take place at all levels between Canadian departments and their American counterparts. My team, the Borders Task Force and Privy Council Office are in regular contact with our counterparts in the White House.

I will not go through each of the action items; however, I will quickly update you on progress on a couple of the initiatives. The first one is NEXUS. Prior to the Smart Border Declaration back in December, we and the Americans had implemented a joint pilot project called NEXUS, destined for pre-approved, low-risk travellers crossing the land border. The program is more secure since port-of-entry officials have much more information about the individuals crossing the border who are enrolled in the

Je sais que de nombreux témoins avant moi vous ont déjà parlé du processus entourant la frontière intelligente et le plan d'action. Je ne m'étendrai donc pas outre mesure sur la genèse de la Déclaration sur la frontière intelligente, mais nous sommes bien sûr disposés à répondre toute question que vous pourriez avoir.

Je sais également que des représentants de l'Agence des douanes et du revenu du Canada ainsi que de Citoyenneté et Immigration Canada, tous deux responsables, avec d'autres ministères, de la gestion quotidienne de la frontière et de la mise en œuvre du plan d'action en 30 points, vous en ont parlé ou vous en parleront. Il leur appartient de rendre compte des initiatives qu'ils dirigent.

Pour le Canada, les objectifs stratégiques d'ensemble de la mise en œuvre de la Déclaration sur la frontière intelligente sont bien sûr d'assurer notre sécurité tout en facilitant le passage à la frontière des biens et des personnes à faible risque. Le Canada et les États-Unis estiment en effet que les fondements de la sécurité publique et économique, loin d'être concurrents, se renforcent mutuellement.

Dans une économie mondiale intégrée, il n'est ni possible ni souhaitable d'examiner tous les biens et de fouiller tous les voyageurs qui passent la frontière. Les deux pays ont reconnu qu'ils avaient plutôt besoin d'utiliser efficacement les renseignements recueillis pour se concentrer sur les voyageurs et les biens à risque élevé, ce qui permet au Canada et aux États-Unis de garantir l'efficacité de la frontière tant sur le plan de la sécurité que sur celui du commerce. Notre objectif est d'établir une frontière ouverte aux affaires, mais fermée aux terroristes.

Depuis la signature de la Déclaration, nous avons fait des progrès sensibles dans la mise en œuvre du plan d'action pour une frontière intelligente qui sous-tend ce cadre de gestion des risques. Comme l'ont mentionné le premier ministre et le président des États-Unis en septembre dernier, les deux pays se sont entendus sur des mesures concrètes relativement aux 30 points du plan. Les ministères et les organismes compétents en sont actuellement au stade de la mise en œuvre.

Le Canada et les États-Unis sont déterminés à faire du projet de frontière intelligente un succès. Le vice-premier ministre Manley et le secrétaire Ridge communiquent régulièrement pour s'assurer que le rythme est maintenu et que le plan d'action pourra être réalisé en entier. Il y a des contacts constants à tous les niveaux des organismes compétents canadiens et américains. Les membres de mon équipe et du Bureau du Conseil privé maintiennent aussi des contacts réguliers avec leurs homologues à la Maison-Blanche.

Sans passer chaque point en revue, je vous présenterai un bref aperçu de certaines initiatives. La première est NEXUS. Avant la signature de la Déclaration, le Canada et les États-Unis avaient instauré le projet pilote NEXUS prévoyant la pré-approbation des voyageurs à faible risque. Le programme favorise grandement la sécurité puisque les agents aux points d'entrée détiennent ainsi plus d'information sur les voyageurs. De plus, les participants peuvent passer la frontière plus rapidement, puisqu'ils n'ont pas à

program. It facilitates travel since participants can quickly cross the border without the need to be interviewed by a border official. Since December 2001, the program has been expanded to six ports of entry, with another five ports scheduled for implementation by mid-2003.

We also are examining other land border ports to which NEXUS could be expanded later this year. There have been about 44,000 applications for the program, and about 33,000 participants have been enrolled. Given that most of those participants are commuters who regularly cross the border, it represents a significant number of crossings.

The second item is the FAST program. Prior to the smart borders process and the Smart Border Declaration, our customs agency faced challenges in convincing their U.S. counterparts of the merits of a program to facilitate the crossing of pre-approved, low-risk commercial traffic. The smart border process helped to convince them of the merits of the approach. We now have the FAST program, which stands for "Free and Secure Trade," running at the six major commercial land border crossings. The program handles close to 70 per cent of trade, and facilitates the just-in-time delivery model critical to many industries. U.S. customs is touting FAST as a model through which trade can be made more secure and facilitated. A total of 3,000 FAST driver applications have been approved to date. It is anticipated there will be a rapid ramp-up, reaching 30,000 by the end of 2003.

The third aspect is the IBETs, or Integrated Border Enforcement Teams. Our countries have expanded these teams to 11 of the 14 geographical areas along the land border. As you heard from the Department of the Solicitor General, the IBETs have evolved into a major enforcement tool. They have effectively disrupted smuggling rings, confiscated illegal drugs, weapons, liquor, tobacco and vehicles, and they have made numerous arrests. They have also shut down criminal networks attempting to smuggle illegal migrants across the border. At their meeting last fall, U.S. President Bush and Prime Minister Chrétien agreed to deepen cooperation within the existing action plan. They tasked officials with developing new initiatives in the areas of biosecurity, science and technology.

Going forward, there are challenges that we face as we continue to try to implement the action plan and build a smart border. The United States is currently undergoing the most significant reorganization since the Second World War, in the creation of the Department of Homeland Security. You have shown an interest in that, and have had a number of discussions. The primary mission of the department is to protect the American homeland by securing U.S. borders, the transportation sector, ports and critical infrastructure. The department will also coordinate homeland security intelligence from multiple sources, to ensure this data is used efficiently. With regard to the organizational impact on the relationships between the agencies

se soumettre à un interrogatoire. Depuis décembre 2001, ce programme est en vigueur dans six ports d'entrée, et d'ici le milieu de 2003, cinq autres devraient s'ajouter.

Nous étudions à l'heure actuelle la possibilité d'étendre le programme NEXUS à d'autres postes frontaliers d'ici la fin de l'année. Près de 44 000 demandes ont été reçues, dont plus de 33 000 ont été approuvées. Comme la plupart des participants traversent la frontière régulièrement pour leur travail, cela représente un nombre considérable de passages.

Le programme EXPRES constitue la deuxième initiative dont je veux parler. Avant la venue du concept de frontière intelligente et l'adoption de la Déclaration sur une frontière intelligente, les douaniers canadiens avaient de la difficulté à persuader leurs homologues américains de l'efficacité d'un programme visant à faciliter le passage des marchandises pré-approuvées à faible risque. L'initiative de la frontière intelligente a permis de les convaincre des avantages de cette approche. Le programme EXPRES — cet acronyme signifie «Expéditions rapides et sécuritaires» — est maintenant en vigueur dans six importants postes frontières qui totalisent ensemble environ 70 p. 100 du trafic commercial. Ce programme permet d'appliquer le concept de la livraison juste à temps, qui revêt une importance critique pour beaucoup d'industries. Les douanes américaines présentent le programme EXPRES comme un modèle qui assure des échanges commerciaux à la fois plus sûrs et plus faciles. Au total, 3 000 demandes de chauffeurs ont été approuvées jusqu'ici et on s'attend à ce que ce nombre passe à 30 000 d'ici la fin 2003.

Les EIPF, ou Équipes intégrées de la police des frontières, constituent la troisième initiative. Les deux pays ont déployé ces équipes dans 11 des 14 régions frontalières. Comme l'a mentionné le représentant du ministère du Solliciteur général, les EIPF constituent maintenant un important instrument de mise en vigueur de la loi. Elles ont combattu avec succès la contrebande, confisqué des drogues illicites, des armes, de l'alcool, du tabac et des véhicules et ont procédé à de nombreuses arrestations. Les EIPF ont également permis de démanteler des réseaux criminels qui tentaient de faire passer des immigrants clandestins. Pendant leur réunion de l'automne dernier, le premier ministre Chrétien et le président Bush se sont entendus pour étendre la coopération dans le cadre du plan d'action actuel et ont chargé les responsables d'élaborer de nouveaux projets dans les domaines de la biosécurité, des sciences et de la technologie.

Dans nos efforts constants pour moderniser notre frontière terrestre commune, nous sommes confrontés à plusieurs défis. La création du département de la Sécurité intérieure a entraîné aux États-Unis la réorganisation gouvernementale la plus importante depuis la Seconde Guerre mondiale. Vous avez manifesté de l'intérêt pour cette question et avez déjà tenu des discussions à son sujet. La mission première du département est de protéger le territoire en sécurisant les frontières, le secteur des transports, les ports et les infrastructures essentielles. Il coordonnera les rapports de renseignement relatifs à la sécurité intérieure provenant de sources multiples, afin que ces données soient utilisées efficacement. Cette réorganisation aura des répercussions sur les

responsible for immigration, customs transportation and others within the two countries, we are watching the transformation closely to ensure agency-to-agency relationships remain strong, effective and cohesive.

We are working through the complex task of bilateral contingency plans to ensure that we are well prepared to respond to threats to our citizens. Officials in the two countries continue to improve a system of alerting each other to emerging threats and to improve response to threats.

We are facing the congressionally mandated plan to implement entry-exit tracking at all U.S. ports of entry by the end of 2005. Deputy Prime Minister Manley and Secretary Ridge discussed this issue when they met last December. Both agreed that border programs should not impact negatively on the tremendous progress made in expediting legitimate trade and travel across the Canada-U.S. land border.

It is clear that both countries are committed to the principles and actions of the Smart Borders Declaration, more generally, to continue to cooperate on border management issues to ensure the shared border remains both secure and trade-efficient.

Mr. Chairman, thank you for the opportunity to speak. We will take your questions.

The Chairman: You said that your team is in regular contact with counterparts in the White House. Is there a White House component now that the Department of Homeland Security has been set up?

Mr. Fonberg: There is indeed. They are moving from a less formal organization, the office of homeland security, to the Homeland Security Council. The council would be a counterpart to the National Security Council in the White House, and they are in the process of staffing that council. It will now move from the office of homeland security to a Homeland Security Council.

The Chairman: You commented at some length about FAST and NEXUS. The committee is impressed with the philosophy and approach taken. Having said that, we are going to Washington next week and we fully anticipate to bump into opposite numbers who have, one way or another, picked up a series of myths that seem to perpetuate themselves about the Canadian-U.S. border and problems that happen on the border.

With both NEXUS and FAST, all it will take is one mistake or problem person. You will then see the same politicians making a lot of hay about it. We do not quite understand why these myths exist, but would you comment on what level of confidence you have that the background checks that have been undertaken in

relations entre les agents des organismes responsables de l'immigration, des douanes, des transports et autres. Le Canada suit attentivement la mise en place de ce département et veille à ce que les relations bilatérales demeurent fortes et bien coordonnées.

Nous nous occupons de la tâche complexe que représente la planification bilatérale des mesures d'urgence, afin d'être prêts à réagir efficacement si nos citoyens sont menacés. Les responsables des deux pays continuent d'améliorer les systèmes d'alerte qui nous permettront de nous informer mutuellement des menaces possibles et, au besoin, de mettre de l'avant des mesures d'intervention coordonnées.

Nous sommes également confrontés au projet, imposé par le Congrès américain, de mettre en place avant la fin de 2005 des systèmes de repérage des entrées et des sorties à tous les points d'entrée des États-Unis. Le vice-premier ministre Manley et le secrétaire Ridge en ont discuté au cours de leur dernière réunion en décembre. Ils sont tous les deux d'accord que les nouveaux programmes liés à la frontière ne doivent pas avoir de répercussions négatives sur les grands progrès réalisés pour faciliter le passage des marchandises et des voyageurs légitimes à la frontière terrestre Canada-États-Unis.

Il est clair que nos deux pays sont très attachés à l'esprit et à la lettre de la Déclaration sur la frontière intelligente et, d'une façon plus générale, qu'ils sont déterminés à coopérer en vue d'une gestion de notre frontière commune qui garantisse la sécurité et l'efficacité de nos échanges commerciaux.

Monsieur le président, je vous remercie encore de m'avoir donné l'occasion de vous présenter cet exposé. Je peux maintenant répondre à vos questions.

Le président: Vous avez dit que les membres de votre équipe ont des contacts réguliers avec leurs homologues à la Maison-Blanche. Y a-t-il encore une équipe à la Maison-Blanche maintenant que le département de la Sécurité intérieure a été établi?

M. Fonberg: Oui. L'organisation relativement informelle qu'on appelait le bureau de la sécurité intérieure est maintenant devenue le Conseil de la sécurité intérieure, qui fait pendant au Conseil de la sécurité nationale à la Maison-Blanche. Le nouveau conseil est actuellement doté en personnel. Par conséquent, nous sommes passés du bureau de la sécurité intérieure au Conseil de la sécurité intérieure.

Le président: Vous avez parlé en détail des programmes EXPRES et NEXUS. Nous sommes impressionnés par les principes et l'approche adoptés. Cela étant dit, nous allons à Washington la semaine prochaine. Nous nous attendons, comme d'habitude, à affronter des interlocuteurs qui, d'une façon ou d'une autre, sont persuadés de l'authenticité de nombreux mythes, qui semblent se perpétuer d'eux-mêmes, au sujet de ce qui se passe à la frontière Canada-États-Unis.

Pour ce qui est d'EXPRES et de NEXUS, il suffira d'une seule erreur ou d'une seule personne qui posera un problème. Nous verrons alors les mêmes politiciens faire beaucoup de bruit au sujet de l'incident en cause. Nous ne savons pas vraiment comment ces mythes sont nés, mais pouvez-vous nous donner

relation to NEXUS and FAST will work? Will you also comment on whether you agree that all it will take is one mistake for the programs to go down?

Mr. Fonberg: I cannot comment on the specifics of the security checks that go in on the people side, drivers or NEXUS applicants, but those were arrangements that provided sufficient confidence to agencies on both sides of the border, in terms of detail and number of questions. There are actually face-to-face interviews with the applicants on the NEXUS side, as I understand it, and I assume on the FAST side. That is more than you need for a number of other kinds of travel documents. Therefore, there is a great deal of confidence among the agencies that the level of security checks is appropriate for the program. The whole intent of these programs is for them to be resilient enough to withstand a mistake. It is extremely difficult to predict how the Americans, or how we, would react if there were a mistake. This is an issue we continue to press on an agency-to-agency level, as well as with our White House and Department of Homeland Security counterparts. It is critical that these programs stay open, in the event of some kind of situation.

Mr. Graham Flack, Director of Operations, Borders Task Force, Privy Council Office: With close to 200-million crossings a year, the question becomes: How do you manage the risk? The alternative to programs like NEXUS and FAST is that individuals arrive at the border, where customs officials have their first interaction with them. The customs officials know nothing about the individual and have to make an assessment, based on a short contact with them, as to whether that individual poses a risk. We developed FAST and NEXUS jointly with the Americans, because both countries view it as an enhancement. There are two levels of background check, on both sides of the borders, for individuals that apply. There is also a face-to-face interview that the individual undergoes. The position that both governments have taken is that we have a higher level of security, in terms of our knowledge about individuals, than we would have if the program did not exist and we allowed these individuals to arrive at the border.

There is a low rate at which you intercept individuals under the programs. In the event that you move to higher alert levels, those checks can be increased as a way to enhance the security within the program itself.

In the risk-management planning, we have to compare the risk against the default. The default here is individuals arriving, where there is no information about them at the border.

The Chairman: I understand what you are saying, Mr. Flack. My point was that given the high volume that you are talking about and the extraordinary impact that this could have on the

une idée du degré de confiance que vous avez dans les contrôles de sécurité effectués dans le cadre de NEXUS et EXPRES? Êtes-vous d'accord qu'il suffirait d'une seule erreur pour que ces programmes soient condamnés?

M. Fonberg: Je ne peux pas parler des détails des contrôles de sécurité dont font l'objet les chauffeurs et les demandeurs du programme NEXUS. Toutefois, les organismes des deux côtés de la frontière semblent avoir suffisamment confiance dans la procédure établie. Pour ce qui est du programme NEXUS, on procède à des entrevues personnelles avec les demandeurs. Je suppose qu'il en est de même dans le cas d'EXPRES. C'est plus qu'il n'en faut pour obtenir d'autres titres de voyages. Par conséquent, les organismes compétents croient que les contrôles de sécurité sont suffisants. Toute l'idée de ces programmes, c'est d'être assez souples pour supporter une erreur. Il est extrêmement difficile de prédire comment les Américains, ou nous-mêmes, réagiraient en cas d'erreur. C'est une question que nous continuons à aborder au niveau des organismes, de même qu'avec nos homologues de la Maison-Blanche et du département de la Sécurité intérieure. Il est essentiel que ces programmes demeurent ouverts, même s'il y a des incidents.

M. Graham Flack, directeur des opérations, Groupe de travail sur les frontières, Bureau du Conseil privé: Quand le nombre annuel de passages est proche de 200 millions, la question à se poser est la suivante: comment gérer le risque? En l'absence de programmes tels que NEXUS et EXPRES, une personne arriverait à la frontière où le douanier la verrait pour la première fois. Le douanier ne sait rien de la personne, mais doit l'évaluer en se basant sur un très bref contact pour déterminer si elle constitue un risque. Nous avons conçu NEXUS et EXPRES de concert avec les Américains, parce que les deux pays croient que ces programmes apportent une amélioration. Les vérifications de sécurité se font à deux niveaux, des deux côtés de la frontière, pour chaque personne qui présente une demande. Il y a également une entrevue personnelle avec les demandeurs. Le point de vue des deux gouvernements est que ces programmes assurent un niveau de sécurité plus élevé, par suite de notre connaissance des personnes en cause, que si nous n'avions aucun programme en place et que nous permettions aux gens d'arriver tout simplement à la frontière.

Le taux d'interception, dans le cadre de ces programmes, est faible. Si l'on passe à un niveau d'alerte plus élevé, il est possible d'approfondir les vérifications effectuées afin d'augmenter le niveau de sécurité de chacun des programmes en cause.

Dans la planification basée sur la gestion des risques, on compare le risque d'une initiative par rapport au risque qui existerait en l'absence de cette initiative. Dans ce cas, il s'agirait du risque à courir si on laissait les gens arriver tout simplement à la frontière sans disposer de renseignements quelconques à leur sujet.

Le président: Je comprends ce que vous dites, monsieur Flack. Toutefois, compte tenu du volume extrêmement élevé dont vous venez de parler et des effets extraordinaires que la frontière a sur

Canadian economy, a rational approach would say that there will be a screw-up at some point and, when that happens, here is the plan. My question is this: Do you have the plan?

Mr. Fonberg: Let me make sure I understand the question. If someone in the NEXUS or FAST program crosses the border, and it turns out they have a carload of explosives or something, someone figures that out and the Department of Homeland Security says, "Shut it down."

Your question is: What is the plan for that eventuality?

We would like to have an ironclad commitment that the programs will not be shut down, unless there is something else going on in threat assessment — for example, if the intelligence community suddenly learned that someone in one of these programs was co-opted by someone and will cross the border with something. I can see situations like that, where they will say, "Let's throw up the net."

I do not know the enforcement community well, but that is how it works. There is intelligence and enforcement. They become engaged and figure out the problem.

Again, we have spent the better part of a year trying to build trust and confidence in the security screening that goes into the programs for exactly this eventuality. You are talking about the low-probability event. These programs are built to withstand low-probability events down to a level. Can we determine whether they will close them down? No.

I should add that we have a high degree of confidence that these programs will be robust and resilient certainly to general threat level assessment changes on either side of the border. However, there are numerous scenarios in the low-probability, event-planning world, and it is impossible to know.

Senator Banks: When illnesses are treated by antibiotics, they try to find a way around it as a natural state of affairs. Bad guys do the same thing. As soon as we fix something, close a gap and find a way of enforcement, people will try, as a matter of course, to try to find a way around it.

If I wanted to smuggle something across the border in either direction, I would find a company that has a smart program in place with approved drivers because they will go across the border repeatedly without anyone looking in that truck. I would find a way to get something on that truck, would I not? Is there random inspection? How often is their random inspection?

l'économie canadienne, j'ai l'impression que la façon logique de procéder consiste à dire qu'il y aura inévitablement un problème à un moment donné et de concevoir un plan à mettre en œuvre dans ce cas. Je veux donc savoir si vous avez un tel plan.

M. Fonberg: Permettez-moi de m'assurer que j'ai bien compris la question. Nous allons supposer que, dans le cadre du programme NEXUS ou EXPRES, une personne passe la frontière avec un véhicule bourré d'explosifs ou d'autre chose, et qu'une fois cela découvert, le département de la Sécurité intérieure dise: «Nous allons couper ce programme.»

Vous demandez donc: quel plan allons-nous mettre en œuvre dans ce cas?

Nous aimerions bien avoir un engagement absolument catégorique nous garantissant que les programmes ne seront jamais annulés, à moins que quelque chose d'autre ne se produise sur le plan de l'évaluation des risques. Par exemple, un organisme de renseignement peut apprendre soudain que des personnes inscrites à l'un des deux programmes vont passer la frontière avec quelque chose d'interdit. Je peux imaginer des situations de ce genre, dans lesquels on dira: «Nous allons jeter le filet.»

Je ne connais pas bien le secteur de la sécurité, mais voici comment ils fonctionnent. Il y a le renseignement et la mise en œuvre. Les deux discutent et s'entendent sur un plan.

Encore une fois, nous avons consacré presque un an à essayer de bâtir la confiance dans l'examen de sécurité prévu dans les programmes justement pour prévoir cette éventualité. Vous parler d'un événement dont la probabilité est faible. Ces programmes sont conçus pour tenir compte dans une certaine mesure de tels événements. Pouvons-nous prévoir si les Américains vont annuler les programmes? Non.

J'ajouterai que nous sommes raisonnablement certains que ces programmes se révéleront robustes et souples et résisteront à des changements généraux de l'évaluation du niveau de la menace des deux côtés de la frontière. Toutefois, les scénarios possibles concernant les événements à faible probabilité sont tellement nombreux qu'il est impossible de savoir d'avance.

Le sénateur Banks: Quand on se sert d'antibiotiques pour tuer des microbes, il est naturel pour ces derniers de chercher des moyens d'y survivre. Il en est de même pour les méchants. Aussitôt qu'on a comblé une lacune ou qu'on a trouvé un nouveau moyen de les empêcher d'agir, ces gens vont naturellement essayer de le contourner.

Si j'avais quelque chose à passer en contrebande d'un côté ou de l'autre de la frontière, je m'adresserais à l'une de ces sociétés inscrites à un programme intelligent, qui ont des chauffeurs approuvés, parce que je saurais que ces chauffeurs peuvent passer la frontière sans que personne ne contrôle leur camion. Je trouverais un moyen de placer ma marchandise à bord du camion. Par conséquent, y a-t-il des contrôles effectués au hasard? Quelle est leur fréquence?

Mr. Fonberg: Yes. I do not know how the inspection rates work, but any NEXUS traveler can be stopped at the border and inspected. This is not a free pass to proceed automatically. Any time there is an intelligence or information reason to stop on either side —

Senator Banks: Do the random stops actually happen?

Mr. Fonberg: You would have to ask CCRA, but my working assumption is that they are happening. They are there for exactly that purpose.

Senator Banks: It is more complicated now. We have the Borders Task Force, the Canada-U.S. Cross Border Crime Forum, IBETs, et cetera.

I do not think you heard us talking to our last witnesses, but we are continually asking, “Who is in charge?” in certain circumstances. Some of us have considerable misgivings as to the answer to that question. Is there someone actually in charge? Would you respond to us, perhaps later, with a chart showing the placement of IBETs, the Crime Forum and the Borders Task Force? Show us who reports to who, and how it relates. Tell us who is in charge of random stops of FAST trucks at the border.

We have asked several people these questions. They refer us to another person for an answer.

As the chairman mentioned, we are looking for your assistance in preparing us to go to Washington. The last time we were there, we found it useful in assuaging some of the myths held up by many United States citizens, including those in authority who we would hope would know better but sometimes do not.

You know better than we, with respect to border questions, some of the misconceptions that we will bump up against when we are in Washington. You must have run into them.

I gather that security of the border would be your area of expertise and greatest experience as you are running the Borders Task Force. What is the biggest problem? What is your worst nightmare? What is the most intransigent thing in terms of dealing with border questions that is outstanding? What do we need to watch?

Mr. Fonberg: I will ask my colleague to speak to this as well, senator. It depends on to whom you are talking.

The chairman raised the issue of some of the myths out there. The United States is a big place. Our work with the task force is generally restricted to the administration and the White House.

As you know, there are myths that are perpetrated and are picked up in Congress and in the media. These myths are often unfounded.

M. Fonberg: Oui. Je ne connais pas la fréquence des inspections, mais n'importe quel voyageur inscrit au programme NEXUS peut être arrêté à la frontière et fouillé. Il ne s'agit pas d'un permis de passage automatique. Chaque fois qu'on dispose de renseignements ou qu'on a un tuyau, d'un côté ou de l'autre...

Le sénateur Banks: Y a-t-il en fait des contrôles effectués au hasard?

M. Fonberg: Il faudrait demander à l'ADRC, mais je suppose qu'il y en a, justement pour cette raison.

Le sénateur Banks: C'est plus compliqué maintenant. Nous avons le Groupe de travail sur les frontières, le Forum sur la criminalité transfrontalière Canada-États-Unis, les EIPF, et cetera.

Je crois que vous n'étiez pas présent quand nous avons interrogé nos derniers témoins. Nous demandons constamment: «Qui est responsable?» Certaines d'entre nous ont beaucoup de doutes sur les réponses qu'on nous donne. Y a-t-il vraiment quelqu'un qui soit responsable? Pourriez-vous nous fournir, peut-être plus tard, un organigramme montrant les EIPF, le Forum sur la criminalité et le Groupe de travail sur les frontières? Dites-nous qui relève de qui et comment le tout est coordonné. Dites-nous qui est responsable des inspections au hasard sur les camions EXPRES qui passent à la frontière.

Nous avons posé ces questions à plusieurs personnes. Ils nous disent toujours de nous adresser à quelqu'un d'autre pour obtenir une réponse.

Comme le président l'a mentionné, nous avons besoin de votre aide pour nous préparer avant d'aller à Washington. La dernière fois que nous y étions, nous avons trouvé utile de faire la lumière sur certains des mythes que beaucoup d'Américains nourrissent à notre sujet, y compris des gens haut placés qui auraient dû être plus avertis, mais qui ne le sont pas.

Vous en savez plus que nous sur les questions frontalières et sur les fausses idées qu'on nous lancera à la tête à Washington. Vous en avez sûrement entendu parler.

Comme vous dirigez le Groupe de travail sur les frontières, je suppose que vous êtes des experts de la sécurité frontalière. Quels sont les problèmes les plus importants? Quels sont vos pires cauchemars? Quels sont les aspects qui causent le plus d'ennuis parmi les questions frontalières qui demeurent en suspens? À qui devons-nous faire attention en particulier?

M. Fonberg: Je vais demander à mon collègue de vous répondre également, sénateur. Eh bien, cela dépend de la personne à qui vous parlez.

Le président a évoqué certain des mythes qui existent. Les États-Unis sont un grand pays. Les contacts du groupe de travail sont généralement limités au gouvernement et à la Maison-Blanche.

Comme vous le savez, il y a des mythes qui se perpétuent et qui sont repris au Congrès et dans les médias. Ces mythes sont souvent sans fondement.

Senator Banks: They are. However, we will be meeting with people from the White House and from the U.S. administration. That is exactly what I am talking about.

Mr. Fonberg: I understand that. I think that you will find the concerns inside the administration to be within tolerance levels that are acceptable to us. The working relationships with the administration and right into the White House are generally very good working relationships.

Are there issues? There are absolutely issues. Did we deal last year with the question of the whether Americans would carry guns on Canadian soil? We did. It was a difficult issue. We found solutions that were appropriate work-arounds that all parties respected.

Are there difficult issues? Entry-exist will be a difficult issue. It is a difficult with the administration.

The Chairman: By that you mean us collecting their access forms?

Mr. Fonberg: This is their congressionally mandated obligation to track the entry and exit of all foreign nationals, which is to be in place by the year 2005.

Senator Banks: Is it also a congressional undertaking that there be no additional documents required that purpose.

Mr. Fonberg: They will use existing documents as determined appropriate for use at that time by the Americans. They will determine the documents required, including passports, visas or whatever. They have the right to change those requirements. That is our current understanding.

In terms of the White House and the administration, these are some of the difficult issues that are being addressed in very good faith. You will speak with congressional leaders and hear other concerns that they have. You will hear about a porous northern border and our refugee determination system. These are easy places to score points and develop headlines. As you peel that onion back, you will find that the existing concerns of the administration are far fewer than those in Congress.

The Deputy Prime Minister spoke to Senator Clinton a year ago about whether Canadians were involved in the terrorism attacks. A myth developed after September 11 that those people came through Canada. The answer was no.

Senator Banks: She seems unconvinced.

Mr. Fonberg: She does seem unconvinced. However, there is absolutely no evidence to suggest otherwise.

What are you up against? Can you convince people who do not want to be convinced on certain things? I do not know how to answer those questions.

There are other issues that you may well hear in the United States. In a sense, they are easy issues to roll off the tongue. They are much more complicated to deal with.

Le sénateur Banks: C'est exact. Toutefois, nous allons rencontrer des gens de la Maison-Blanche et du gouvernement des États-Unis. C'est exactement de cela que je parlais.

M. Fonberg: Je comprends. Je crois que vous constaterez que les préoccupations au sein de l'administration se situent dans des limites de tolérance acceptables pour nous. Nous avons en général d'excellentes relations professionnelles avec les membres de l'administration et le personnel de la Maison-Blanche.

Quels sont les problèmes? Indubitablement, il y en a. Avons-nous réglé l'année dernière la question de savoir si les Américains peuvent être armés quand ils viennent au Canada? Oui, nous l'avons fait. Ce fut un problème difficile. Nous avons trouvé des solutions de rechange que toutes les parties respectent.

Y a-t-il des problèmes difficiles? Les entrées et sorties en font partie. C'est un problème difficile pour l'administration.

Le président: Voulez-vous parler de la collecte, chez nous, de leurs formulaires d'accès?

M. Fonberg: Il s'agit de l'obligation imposée par le Congrès de suivre l'entrée et la sortie de tous les ressortissants étrangers et des mécanismes qu'il faut mettre en place à cet effet d'ici 2005.

Le sénateur Banks: Il était également entendu au Congrès qu'il n'y aurait pas de documents supplémentaires à cette fin.

M. Fonberg: Les Américains se serviront de documents existants, selon ce qu'ils jugeront utile à ce moment. Ils détermineront les documents requis, y compris les passeports, les visas, et cetera. Ils ont le droit de modifier ces exigences. C'est ce que nous croyons savoir pour le moment.

Pour ce qui est de la Maison-Blanche et de l'administration, ce sont quelques-uns des problèmes difficiles auxquels on s'attaque de bonne foi. Vous parlerez à des dirigeants du Congrès qui vous tiendront au courant de leurs autres préoccupations. Vous entendrez parler de la frontière canadienne «poreuse» et de notre système de reconnaissance du statut de réfugié. Pour eux, ce sont des sujets sur lesquels il est facile de marquer des points et de faire des manchettes. Toutefois, quand on va au fond des choses, on constate que les préoccupations du gouvernement sont beaucoup moins nombreuses que celles du Congrès.

Le vice-premier ministre s'est entretenu avec la sénatrice Clinton il y a un an de la question de savoir si des Canadiens ont participé aux attentats terroristes. Après le 11 septembre, la rumeur selon laquelle ces gens étaient venus du Canada s'est transformée en mythe. La réponse était donc non.

Le sénateur Banks: Elle ne semble pourtant pas très convaincue.

M. Fonberg: Vous avez raison, mais il n'existe pas la moindre preuve du contraire.

Qu'aurez-vous à affronter? Est-il possible de convaincre des gens qui ne veulent pas écouter certaines choses? Je ne sais pas comment répondre à ces questions.

D'autres questions pourront être soulevées aux États-Unis. En un sens, il est vraiment très facile d'en parler, mais beaucoup plus difficile d'y répondre.

There is an issue related to perimeter security. When you look at how we try to protect Canada and how the Americans try to protect United States, we do certain things jointly that are beyond the perimeter, but effectively look like perimeter.

Many things occur at the land border, which is the best place to intercept certain things. There are things that occur at the seaports.

You may hear a lot about perimeter. We have heard quite a bit about it from the administration since September 11. Having said that, this is not an easy one-size-fits-all solution to the problem. The 30-point action plan reflects that.

It will be helpful for us for you to play out this question of risk management and how you drive and deepen a risk-management approach to border flows in the 21st century, given the threat environment.

The Chairman: Our impression, frankly, is that, administration to administration, there is a pretty good understanding. We have been trying to prepare ourselves as we go through these briefings to deal with concerns that come up in Congress. We expect to have meetings with eight different congressional committees. Each group that has come before us has been asked to help us with the comparisons and show us what they are doing and what we are doing so that we have answers to the myths. Can you assist us, perhaps after the meeting, by providing us with a list of the myths that you have been coming across and the responses that you have been giving?

Mr. Fonberg: Absolutely.

The Chairman: If we could make arrangements for this through our clerk, we would be grateful to have that. We anticipate, judging by the meetings we had with six of the eight committees last year, that these things will come up. It is helpful if you are not blind-sided or if you are expecting them to come forward with it. We do not mind duplicating the lists. We do not mind hearing from three or four departments about one problem. We would be better prepared when we go forward. We would be grateful for your help in that regard.

Mr. Fonberg: We would be happy to help. Could we have the list of the congressional committees that you are seeing so we can tailor our answers?

The Chairman: The clerk will make it available to you at the end of the meeting.

Senator Banks: Would you include in that the question of staffing at the border? That is a question we hear about from the members of the Congress who think we do not have anyone there doing anything. It will be helpful if we knew the facts, because I think we are doing pretty well.

Il y a la question du périmètre de sécurité. Quand on considère les moyens que nous mettons en œuvre pour protéger le Canada et les moyens auxquels les Américains recourent pour protéger les États-Unis, on s'aperçoit que nous faisons conjointement des choses qui vont au-delà du périmètre, mais qui semblent agir au niveau du périmètre.

Beaucoup de choses se passent à la frontière terrestre, qui constitue le meilleur endroit d'interception. Il y a aussi des choses qui se passent aux ports.

Vous entendrez probablement beaucoup parler du périmètre. C'est un sujet qui est souvent revenu sur le tapis dans nos rapports avec Washington depuis le 11 septembre. Cela étant dit, il n'y a pas de solution facile, comme en témoigne le plan d'action en 30 points.

Il serait utile de développer cette notion de gestion des risques et son application au trafic frontalier du XXI^e siècle, compte tenu des menaces présentes.

Le président: En réalité, nous croyons qu'il existe une bonne entente entre les deux gouvernements. Nous essayons de nous préparer, grâce à ces séances d'information, à affronter les préoccupations du Congrès. Nous nous attendons à avoir des réunions avec huit comités distincts. Nous avons demandé à chacun des groupes qui s'est présenté devant nous de nous aider à faire des comparaisons, de nous parler de ce qu'il fait et de ce que nous faisons pour que nous puissions répondre aux mythes. Pouvez-vous nous aider, peut-être après la séance, en fournissant une liste des mythes dont vous avez entendu parler et des réponses que nous pourrions y donner?

M. Fonberg: Très volontiers.

Le président: Si vous pouviez communiquer ces renseignements à notre greffière, nous vous en serions très reconnaissants. À en juger d'après les réunions que nous avons eues avec six des huit comités en question l'année dernière, nous nous attendons à ce que des questions de ce genre soient posées. Il est donc utile pour nous d'être avertis d'avance des sujets qui peuvent être soulevés. Nous ne voyons aucun inconvénient à ce que les listes que nous recueillons comportent beaucoup d'éléments identiques. Nous ne nous opposons pas du tout à ce que trois ou quatre ministères nous parlent du même problème. Nous voulons être bien préparés. Nous vous serions donc très reconnaissants.

M. Fonberg: Nous serons heureux de vous aider. Si nous avions la liste des comités du Congrès que vous devez rencontrer, nous pourrions adapter encore mieux nos réponses.

Le président: La greffière vous donnera cette liste à la fin de la séance.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous inclure la question de la dotation à la frontière? C'est une question souvent abordée par les membres du Congrès qui croient que nous n'avons personne à la frontière et que nous ne faisons rien. Il serait utile pour nous de connaître les faits car je suis persuadé que nous nous débrouillons très bien.

How close are we to actually having in place the safe third-country operation? I know the agreement is signed, and I know we are talking about implementation, and I know we are meeting and saying we are going to do this. How close are we?

Mr. Fonberg: As you said, the agreement is signed. Both sides are now in the process of finalizing their regulations and promulgating them.

Mr. Flack: We pre-published our regulations in October. We expect or anticipate the U.S. will be pre-publishing their regulations shortly. We are hopeful that the agreement will be up and running this summer. Mr. Jean from the Department of Citizenship and Immigration has primary responsibility for this, and will be appearing this afternoon. He may be able to give you more details.

We can tell you that it was one of the more challenging aspects of the Smart Border Declaration. There are certainly constituencies in the United States that were deeply opposed to signing a safe third-country agreement with Canada, in part because the net flow of refugees is hugely in Canada's favour, with a trickle of people coming into Canada and transiting to the United States. To date this year, close to 40 per cent of our refugees are individuals transiting from the United States to Canada via the land border. To get the United States to sign the agreement was a challenging task. We are pressing and pushing as hard as we can to get implementation. The hope is this summer, but there may be more information this afternoon.

Senator Banks: Will you give our clerk the numbers you spoke about?

Mr. Flack: That is one of the things we will put in the myths document for you.

Mr. Fonberg: I think Mr. Bilodeau may have sent you a letter today following up on some information you asked of him when he was here. We will put them on another piece of paper, but we think that will have that information in it.

The Chairman: The clerk told me that Mr. Bilodeau called us and said it was coming today. On the assumption that you work on this file on a regular basis, perhaps you have heard more myths.

Mr. Fonberg: Myths generally, absolutely.

Mr. Flack: To give a sense of order of magnitude, in 2002, Canada received 10,855 refugee claims from individuals transiting via the land border. Our best information about the number of individuals going in the reverse direction is less than 220 transiting Canada to the United States. That is 10,855 south-to-north and less than 220 north-to-south refugee claims transiting via the land border.

À quel point sommes-nous près de réaliser l'opération relative au tiers pays sûr? Je sais que l'accord est signé et que nous discutons de sa mise en œuvre. Je sais qu'il y a des réunions et que nous disons que nous allons le faire. Où en sommes-nous à l'heure actuelle?

M. Fonberg: Comme vous l'avez dit, l'accord est signé. Les deux parties en sont au stade de la mise au point et de la promulgation des règlements.

M. Flack: Nous avons publié une ébauche de notre règlement en octobre. Nous nous attendons à ce que les États-Unis le fassent à brève échéance de leur côté. Nous espérons que la mise en œuvre de l'accord sera chose faite cet été. M. Jean, du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, est le premier responsable à cet égard. Il doit comparaître cet après-midi. Il sera probablement en mesure de vous donner plus de détails.

Nous pouvons vous dire que cet aspect a été l'un des plus difficiles de la Déclaration sur la frontière intelligente. Aux États-Unis, certains groupes étaient très opposés à la signature avec le Canada d'une entente concernant le tiers pays sûr, partiellement parce que le flux net de réfugié est très largement en faveur du Canada, le nombre de personnes qui viennent au Canada en passant par les États-Unis étant très faible. À date cette année, près de 40 p. 100 de nos réfugiés sont des gens qui passent la frontière au Canada en provenance des États-Unis. Il a été très difficile d'amener les États-Unis à signer cet accord. Nous déployons beaucoup d'efforts et exerçons beaucoup de pressions pour en arriver au stade de la mise en œuvre. Nous espérons que ce sera fait cet été, mais vous aurez probablement plus de détails cet après-midi.

Le sénateur Banks: Allez-vous transmettre à la greffière les chiffres dont vous avez parlé?

M. Flack: C'est l'une des choses que nous comptons inclure dans le document concernant les mythes que nous produirons à votre intention.

M. Fonberg: Je crois que M. Bilodeau vous a écrit aujourd'hui pour vous transmettre des renseignements que vous lui aviez demandés lors de sa comparution. Nous mettrons cette information par écrit, mais je crois que vous la trouverez dans cette lettre.

Le président: La greffière m'a dit que M. Bilodeau avait téléphoné pour annoncer que les renseignements arriveraient aujourd'hui. En supposant que vous travaillez régulièrement sur ce dossier, il est possible que vous ayez entendu d'autres mythes.

M. Fonberg: S'il s'agit de mythes en général, c'est tout à fait vrai.

M. Flack: Pour vous donner un ordre de grandeur, je vous dirai qu'en 2002, le Canada a reçu 10 855 demandes de statut de réfugié de personnes ayant franchi la frontière terrestre. À notre connaissance, le nombre de personnes dans l'autre sens, c'est-à-dire qui sont passés aux États-Unis en venant du Canada, était inférieur à 220. Autrement dit, nous avons 10 855 dans la direction sud-nord et moins de 220 dans la direction nord-sud.

To take the 2003 statistics to date, there are about 7,450 refugee claims to date, of which 2,804 transited via the land border with the United States. Of Canada's total refugee claims, close to 38 per cent are individuals transiting via the United States. We think the agreement is important, and we are pressing to have it brought into force.

Senator Banks: You mentioned the third-party agreement, but with respect to trade in particular, there is also a lot of misgiving by some aspects of the United States Congress with respect to trade. You said in your remarks that public security on the one hand and economic security on the other are not conflicting objectives.

It is very nice to say that, and it is very nice to have that in mind when you are operating toward the objective that you have and the aims at which you hope to arrive; however, would you please respond to my contention that public security and economic security are often conflicting objectives? We find that that is so. They rub off on each other. They are sources of friction. They are things that have elements that obtain each upon the other, and they are sometimes conflicting objectives. My argument is that it is a nice objective but not a fact today.

Mr. Fonberg: Going back to September 11 and the border being shut down, obviously, for national security and public security reasons, it took not a very long time before people realized that certainly our lifeblood on the economic side was getting choked off. There were long lineups of trucks at the Windsor-Detroit corridor and other border crossings. It quickly became apparent that auto plants would be at risk because of the just-in-time delivery model that they use on either side of the border. The economic security side of this got choked off quickly. It became apparent on the American side.

Yes, we are more dependent on the trading relationship than the Americans are, but certainly something like 38 American states say that Canada is their No. 1 trading partner. This rippled through the relationship quickly. It became apparent that if we got on to a model where we were trading one off against the other, it would be a lose-lose situation. The trading relationship has become hugely important to the economic well-being of both countries. In the risk-managed approach, we have to deal with public security in a way that not only gives confidence to both countries but also in a way that absolutely facilitates the free movement of people and goods.

Are there frictions at the margin? Yes. Did we have a hard time negotiating the FAST program or ramping NEXUS up so that it would be more than just a pilot? We did have a hard time. People had to be convinced about moving on the basis of intelligence and information to a model where you check either only randomly for those enrolled in the model or you focus resources on higher-risk goods and people and allow lower-risk goods and people to move through. People quickly came to the conclusion that it had to be the right model. It was the only model.

Pour 2003, nous avons eu jusqu'ici 7 450 demandes, dont 2 804 venaient de personnes en provenance des États-Unis. Sur le nombre total de demandes de statut de réfugié reçues au Canada, près de 38 p. 100 sont présentées par des personnes qui ont franchi la frontière terrestre avec les États-Unis. Nous croyons que l'accord est important. Nous pressons donc les Américains de le mettre en vigueur.

Le sénateur Banks: Vous avez parlé de l'accord concernant le tiers pays sûr. Certains milieux du Congrès des États-Unis ont beaucoup de doutes au sujet du commerce. Vous avez dit dans votre exposé que la sécurité du public et la sécurité économique n'étaient pas des objectifs incompatibles.

C'est très bien de le dire et très bien de le penser quand vous essayez d'atteindre l'objectif quand vous poursuivez. Toutefois, qu'avez-vous à répondre si je vous affirme que la sécurité du public et la sécurité économique s'excluent souvent l'une l'autre? Nous croyons que c'est le cas. Ces deux aspects s'opposent l'un à l'autre et sont une source de frictions. Chacun comporte des éléments qui entrent en conflit avec l'autre. Je prétends que l'objectif est louable, mais qu'il ne correspond pas à la réalité aujourd'hui.

M. Fonberg: Le 11 septembre, quand la frontière a été fermée évidemment pour des considérations de sécurité nationale et de sécurité du public, il n'a pas fallu longtemps pour que les gens se rendent compte que, sur le plan économique, leur gagne-pain était en jeu. Il y avait de longues files de camions dans le corridor Windsor-Detroit et à d'autres postes frontaliers. Il est vite devenu évident que les usines de l'industrie automobile couraient des risques à cause de leur modèle de livraison «juste à temps» des deux côtés de la frontière. Les considérations économiques sont devenues évidentes très rapidement, du côté américain aussi.

Oui, nous sommes plus tributaires du commerce que les Américains ne le sont. Cela n'empêche pas que 38 États américains ont le Canada comme premier partenaire commercial. Ce facteur s'est manifesté assez rapidement. Il n'a pas fallu longtemps pour comprendre que si nous adoptons un modèle dans lequel une forme de sécurité se substitue à l'autre, nous n'arriverons à rien. Nos échanges commerciaux ont pris une énorme importance pour le bien-être économique des deux pays. Dans l'approche de gestion des risques, nous devons aborder la sécurité du public d'une façon qui inspire la confiance des deux pays, certes, mais qui facilite aussi la libre circulation des voyageurs et des marchandises.

Y a-t-il des frictions? Oui. A-t-il été difficile de négocier le programme EXPRES et d'étendre le programme NEXUS au-delà de l'étape du projet pilote? C'est certain. Il a fallu convaincre les Américains de la nécessité d'avancer en se basant sur les renseignements recueillis pour en arriver à un modèle dans lequel on fait des inspections au hasard parmi les gens inscrits aux programmes et on concentre les ressources sur les personnes et les marchandises à risque élevé, en laissant passer les personnes et les marchandises à faible risque. Les responsables en sont rapidement venus à la conclusion que c'était un bon modèle. En réalité, le seul modèle.

I would agree that there are always frictions at the margin, but at the highest level the President and the Prime Minister agreed early on and Deputy Prime Minister Manley and Governor Ridge agreed early on, at the implementation stage, that we had to build this way. There are frictions, yes, but they are frictions at the level of detail, in my view, as opposed to frictions at the level of a real grind between public security and economic security.

The Chairman: Is the third-party or third-country agreement contingent on any further congressional approvals?

Mr. Flack: Mr. Daniel Jean represents the department responsible for that. My understanding is that this is an administration-to-administration agreement not requiring congressional approval. Obviously, as you know, with the U.S. congressional system, Congress finds ways to have influence on decisions outside their strict legislative purview, but there is no congressional approval required per se, as compared to the required Senate approval of a treaty.

The Chairman: Is the funding in place? Has Congress provided the funding?

Mr. Flack: Daniel Jean may be aware of that information. You are right; there will be funding required in respect of the additional refugee claimants and asylum-seekers.

The Chairman: Would that be the traditional way that one would expect Congress to express its displeasure, if it was trying to do that?

Mr. Flack: There is an obligation to deal with refugees who arrive on your soil. As a result, the funding is not contingent. If there is a surge in the number of refugees arriving, say, at airports, the former USINS, now the Department of Homeland Security, will have to deal with those individuals. This is not a classic, budgeted item in that it responds to the demand as it emerges, which, as you recognize, can fluctuate.

Senator Forrestall: We were in the Windsor-Detroit area recently. We witnessed how these programs work. It was interesting. In watching the truckers going through, many obviously had their wives with them. There may have been some couple-operators or just simply spouses accompanying drivers on a short trip. In any event, the drivers had no problem because they had approved applications and appropriate papers. The border officer would ask questions of the passengers. In one case, we watched the questioning of the driver's wife go on for a couple of minutes. It was not a long time, but the trucks that came behind had to come to a complete stop and wait. Truckers travelling alone barely needed to stop. Information came up on the screen and off they would go after a 10- or 15-second pause.

J'admets volontiers qu'il y a constamment des frictions. Toutefois, au plus haut niveau, le président et le premier ministre, d'une part, et le gouverneur Ridge et le vice-premier ministre, de l'autre, ont convenu dès le début de l'étape de mise en œuvre que c'était la voie à emprunter. Je répète qu'il y a des frictions, mais elles se situent, à mon avis, au niveau des détails plutôt qu'au niveau d'un conflit entre la sécurité du public et la sécurité économique.

Le président: Est-ce que l'accord relatif au tiers pays sûr dépend d'autres approbations du Congrès?

M. Flack: M. Daniel Jean représente le ministère responsable de cet aspect. Je crois savoir qu'il s'agit d'un accord conclu au niveau administratif qui ne nécessite pas l'approbation du Congrès. Toutefois, comme vous le savez, le Congrès peut trouver des moyens d'exercer une influence sur les décisions qui se prennent en dehors de son champ de compétence. Quoi qu'il en soit, aucune approbation officielle n'est nécessaire, contrairement au cas d'un traité qui nécessiterait l'aval du Sénat.

Le président: Le financement nécessaire est-il en place? Le Congrès s'en est-il occupé?

M. Flack: Daniel Jean pourra sans doute vous répondre. Vous avez raison, des fonds seront nécessaires pour s'occuper des nombres supplémentaires de demandeurs d'asile et de statut de réfugié.

Le président: Est-ce que ce serait là le moyen traditionnel que le Congrès utiliserait pour exprimer son mécontentement, s'il souhaitait le faire?

M. Flack: Chaque pays a l'obligation de s'occuper des réfugiés qui arrivent chez lui. C'est la raison pour laquelle le financement n'est pas tributaire. S'il y a une augmentation soudaine du nombre de réfugiés qui arrivent aux aéroports, par exemple, l'ancien USINS, aujourd'hui département de la Sécurité intérieure, fera le nécessaire. Ce n'est pas une rubrique classique du budget, car il faut qu'elle réponde au fur et à mesure à une demande qui, vous en conviendrez, peut beaucoup fluctuer.

Le sénateur Forrestall: Nous étions récemment dans la région de Windsor-Detroit, où nous avons pu observer le fonctionnement de ces programmes. C'était intéressant. En regardant passer les camionneurs, nous avons pu constater que beaucoup étaient accompagnés de leur femme. Il y a probablement un certain nombre de couples qui exploitent ensemble une entreprise, ou bien il s'agissait simplement de conjoints qui étaient venus tenir compagnie au chauffeur. Quoi qu'il en soit, les chauffeurs n'avaient aucune difficulté parce qu'ils avaient des demandes approuvées et les papiers voulus. Le douanier posait quelques questions aux passagers. Dans un cas, nous avons pu voir que la femme d'un chauffeur a été interrogée pendant quelques minutes. Cela n'a pas été long, mais les camions qui suivaient ont été obligés de s'arrêter et d'attendre. Par contre, les camionneurs voyageant seuls devaient à peine s'arrêter. L'information les concernant s'affichait à l'écran et ils pouvaient repartir 10 à 15 secondes plus tard.

One driver asked if his wife could get the same kind of clearance that he had. The answer was no; she had to be the driver or the co-driver of the truck. That driver's truck looked to me as if it had 32 wheels. That is fine; women can drive big trucks. This did not seem to be a couple operation, just a woman travelling with her husband, but it caused a slowdown in contradiction of the ends we are trying to achieve.

Is it possible to look at that and see if wives cannot go through the clearance process and procedure to obtain the same type of clearance that the driver has, to expedite the process?

Mr. Fonberg: We absolutely could look at that. I would assume that the other passenger, who was arm's length to the business, could certainly apply for a NEXUS card. How that would actually work at the pill box at the border, I do not know. The FAST card and the NEXUS card are the two expedited processes.

You have identified a more important problem: How do we optimize the infrastructure at the border? We do not want FAST-program trucks to end up sitting behind trucks that are not in the FAST program. We did implement the \$600-million border infrastructure fund in the budget of December 2001, I believe. Honourable senators will be aware of the \$300-million joint announcement between Ontario and Canada in the Windsor area. That will allow us to begin thinking about better infrastructure and better crossings there.

The CCRA and the customs folks will speak to this in spades; even with the expedited programs, the objective and the purpose of the programs are defeated without the infrastructure and without properly configured lanes.

Senator Atkins: As a supplementary comment, when the truck passenger asked whether she could get a pass, the response was that she needed the same type of licence as the driver of the truck.

When the truck came in, the agent asked the truck driver to turn off the engine. That is another step in slowing up the whole system.

Mr. Fonberg: We will certainly look into the question, senator.

Senator Atkins: That is just an observation.

Senator Cordy: You mentioned earlier the entry-exit tracking program that has been mandated by Congress. I agree it will be challenging to work out the logistics. How do you go about working out the logistics? The U.S. Congress has mandated the tracking, so how do you jiggle it and work with it to make it more workable and less cumbersome? I do not know much about it, but, at face value, the process seems to be very cumbersome.

Un chauffeur a demandé si sa femme pouvait obtenir le même genre de permis que lui-même. La réponse a été négative, les permis étant réservés aux chauffeurs et aux co-chauffeurs. Dans ce cas particulier, j'ai eu l'impression que le camion avait peut-être 32 roues, mais cela n'a pas d'importance. Les femmes peuvent conduire de gros camions. Dans ce cas, je n'avais pas l'impression qu'il s'agissait d'un couple exploitant une entreprise. C'était simplement une femme qui accompagnait son mari, mais sa présence a ralenti la circulation, ce qui est contraire à l'objectif recherché.

Est-il possible d'examiner cette situation pour déterminer s'il n'est pas possible de délivrer un permis aux conjoints afin d'accélérer les choses?

M. Fonberg: Il n'y a pas de doute que nous pouvons examiner cette possibilité. Je suppose par ailleurs que le passager qui n'a rien à voir avec l'entreprise peut demander une carte NEXUS. Je ne sais pas comment cela fonctionnerait à la frontière, mais il y a deux programmes, EXPRES et NEXUS, qui permettent d'accélérer le passage.

Nous avons découvert un problème plus important: comment pouvons-nous optimiser l'infrastructure à la frontière? En effet, nous ne voulons pas que les camions inscrits aux programmes EXPRES soient pris derrière des véhicules qui ne le sont pas. Nous avons utilisé les 600 millions de dollars du Fonds sur l'infrastructure frontalière créé, je crois, dans le budget de décembre 2001. Les honorables sénateurs sont sûrement au courant de l'annonce conjointe Ontario-Canada relative aux 300 millions de dollars à consacrer à la région de Windsor. Cela nous permettra de commencer à penser à une meilleure infrastructure et à des postes frontaliers mieux conçus.

Les représentants de l'ADRC et des douanes pourraient vous parler interminablement de cette question. Même avec les programmes d'accélération de la circulation, l'absence d'une infrastructure adéquate et de voies de circulation bien dessinées peut annuler les avantages de ces programmes.

Le sénateur Atkins: Je voudrais ajouter que lorsque la passagère du camion a demandé si elle pouvait obtenir la même carte, on lui a répondu qu'elle devait être titulaire du même genre de permis que le chauffeur du camion.

À l'arrivée du camion, l'agent a demandé au chauffeur de couper son moteur. C'est un autre détail qui ralentit l'ensemble du système.

M. Fonberg: Nous allons sûrement examiner cette question, sénateur.

Le sénateur Atkins: C'était juste une observation.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné tout à l'heure l'obligation de suivre les entrées et les sorties qui est imposée par le Congrès. J'admets volontiers qu'il sera difficile d'organiser la logistique. Comment faites-vous pour décider de cette logistique? Le Congrès des États-Unis ayant donné ses instructions, comment faites-vous pour trouver des moyens pratiques et pour rendre le programme moins encombrant? Je ne sais pas grand-chose à ce sujet, mais j'ai l'impression a priori que le processus doit être très compliqué.

Mr. Fonberg: That is a concern that many of us share, that this could be a very cumbersome process. As you noted, the tracking is congressionally mandated. The largest concern is the default position that Americans will actually build the exit infrastructure on their side of the border. That has potentially substantial and disruptive implications for border flows. It means, effectively, that an individual is checked twice. The person is stopped on the way out; his or her documents are picked up; and then the person is stopped on the way into Canada. Within a short geographical space, the person is stopped twice.

Our view is that that is the default view of the administration or at least of the program. There are other ideas on the table. The Deputy Prime Minister and Governor, now Secretary, Ridge asked the officials to begin talking together about options and models that would prevent exactly these kinds of disruptions. Both Manley and Ridge have stated publicly, I believe, that the objective must be to minimize any negative impacts or disruptions of border flows.

There is one model on the table from the — what is the DMIA?

Mr. Flack: Data Management Improvement Act.

Mr. Fonberg: Who are those folks? There is a model on the table done by a lot of people. Is the administration involved in that?

Mr. Flack: Yes.

Mr. Fonberg: Administration plus trucker associations plus exporter associations have looked at a model where the American exit information would actually be collected on the Canadian side of the border and would avoid the infrastructure build-up on the American side. That model is on the table for discussion. We are in the process of talking to our counterparts about minimizing disruptions associated with an entry-exit program.

Senator Cordy: It will still be a challenge.

Mr. Fonberg: It will be a challenge.

Senator Cordy: It was interesting reading the status report that you included in your briefing materials. Many good things have been happening since September 11. It would be good if Canadians were to realize some of the good things that are happening.

We just talked about an initiative that the U.S. Congress wants to implement. Are there policies or initiatives that we would like the Americans to implement? Is there any message that we can bring to Washington when we travel next week?

Mr. Fonberg: I will turn to Mr. Flack in a moment. We would absolutely like to see a complete rollout of some of these expedited movement programs like FAST and NEXUS, so that

M. Fonberg: C'est une impression que beaucoup d'entre nous partagent. Le processus pourra effectivement être très encombrant. Comme vous l'avez noté, le programme est imposé par le Congrès. La plus grande préoccupation découle du fait qu'au départ, les Américains vont établir l'infrastructure de sortie de leur côté de la frontière. Cela peut très sensiblement perturber la circulation à la frontière, car le processus implique que la même personne soit contrôlée deux fois. Elle sera arrêtée en sortant des États-Unis pour qu'on puisse récupérer ses documents, puis elle sera arrêtée à nouveau à son entrée au Canada. La personne aura donc à s'arrêter deux fois dans un espace géographique restreint.

Nous croyons que c'est ainsi que le gouvernement américain voit les choses au départ. D'autres idées sont envisagées. Le vice-premier ministre et le secrétaire Ridge ont demandé aux responsables canadiens et américains de commencer à discuter des options et des modèles susceptibles d'éviter ce genre de perturbations. Aussi bien Manley que Ridge ont déclaré en public que l'objectif doit être de minimiser les effets négatifs et les perturbations de la circulation frontalière.

Il y a un modèle qui est actuellement en discussion... Que signifie le sigle DMIA?

M. Flack: Data Management Improvement Act (Loi sur l'amélioration de la gestion des données).

M. Fonberg: Qui sont ces gens? Ce modèle semble être l'œuvre de beaucoup de gens. Est-ce que le gouvernement fédéral est mêlé à cela?

M. Flack: Oui.

M. Fonberg: Les responsables de l'administration fédérale ainsi que les associations de camionnage et d'exportateurs ont examiné un modèle dans lequel les renseignements de sortie américains seraient en fait recueillis du côté canadien de la frontière, ce qui éviterait d'avoir à établir toute une infrastructure du côté américain. Ce modèle est actuellement en discussion. Nous parlons à nos homologues des moyens de minimiser les perturbations qu'introduira le programme d'entrée-sortie.

Le sénateur Cordy: Ce sera quand même difficile.

M. Fonberg: Sans doute.

Le sénateur Cordy: J'ai trouvé intéressant de lire le rapport d'étape que vous avez inclus dans la documentation. Il y a eu d'importantes réalisations depuis le 11 septembre. Il serait vraiment utile que les Canadiens soient au courant de certaines de ces réalisations.

Nous venons de parler d'une initiative que le Congrès des États-Unis veut mettre en œuvre. Y a-t-il des politiques ou des initiatives que nous souhaitons convaincre les Américains d'adopter? Avez-vous un message que nous pouvons transmettre à Washington lorsque nous y serons la semaine prochaine?

M. Fonberg: Je vais céder la parole à M. Flack dans un instant. Nous serions ravis de voir réaliser une série complète de ces programmes d'accélération de la circulation, comme EXPRES et

they become as ubiquitous as makes sense. We would absolutely like to see the regulations on the safe third agreement promulgated.

Mr. Flack: Mr. Fonberg has hit my wish list, particularly on the safe third agreement. This is one we have worked hard to get. Any additional pressure you could bring would be greatly appreciated. It is one that I think the Americans recognize themselves. They have a difficult story to tell in terms of why they would not do this from the perspective of equity, dealing with individuals who arrive within their borders.

Mr. Fonberg is right. On FAST and NEXUS, at the level of the administration, they do view these programs as enhanced confidence programs. The alternative to them would be an individual who you know nothing about arriving at the border. You will certainly not stop the person and do as much as you would under FAST and NEXUS, which is to subject the individual to a 30-minute interview and a full criminal record check. You will not be able to do that with every individual. That is an example of how we can truly speak to that principle of enhancing economic security at the same time as enhancing national security, as you have more information about the individuals.

There have been some challenges on the U.S. side in terms of funding, to roll these programs out as expeditiously as we would like. It is the type of thing where you could be of assistance with your legislative counterparts in terms of pushing these forward.

The Chairman: To return to Senator Cordy's point, Mr. Fonberg, is the best argument against the entry-exit legislation that has passed Congress the very infrastructure that the Americans would have to put in to put it in place?

When I heard you say that one possibility that is on the table is that Canadian customs would pick up the forms and return them back to the Americans, it seems to me to say, "Fine, we will set aside X number of person years to collect these forms and to get them back and we will also deal with the problem of someone who arrives at our border and does not have an exit form and what we say to that person."

From a negotiating point of view, is it not better to say, "Look, if you are passing a law like this, have you guys figured out how much it will cost to have people there who will collect the forms, and what will you do with an American tourist who wants to come up for a weekend to Quebec City or whatever? Will you send them back to Ohio?"

Why are we offering to pick up the forms? My question is why that is on the table at this stage. Why would our first line of defence not be as follows: "Have you costed this one out? It sounds like a terrific idea, but have you costed it out? Will it work, and what will you do with the 1 or 2 per cent failure rate that works out to be hundreds of thousands of people who are messed up at the border?"

What is your position on that?

NEXUS, pour qu'ils se généralisent dans toute la mesure du possible. Nous aimerions beaucoup en outre voir promulguer le règlement concernant le tiers pays sûr.

M. Flack: M. Fonberg m'a devancé, surtout en ce qui concerne le règlement concernant le tiers pays sûr. Nous avons travaillé très fort pour essayer de l'obtenir. Toute intervention de votre part serait très appréciée. C'est un sujet dont les Américains eux-mêmes reconnaissent l'importance. Ils ont beaucoup de difficulté à expliquer pourquoi cela ne se fait pas dans une optique d'équité à l'égard des personnes qui arrivent chez eux.

M. Fonberg a raison. Dans l'administration américaine, les initiatives telles qu'EXPRES et NEXUS sont considérées comme des programmes destinés à augmenter la confiance. Sans ces programmes, ils auraient affaire à des inconnus qui arrivent à la frontière. Ils auraient à faire subir aux gens un interrogatoire d'une trentaine de minutes et à contrôler leur casier judiciaire. Il serait impossible de le faire pour tout le monde. Voilà un cas où nous pouvons vraiment parler du renforcement de la sécurité aussi bien économique que nationale, parce que ces programmes permettent de disposer de beaucoup plus de renseignements sur les gens qui veulent passer à la frontière.

Du côté américain, il y a eu des problèmes au sujet du financement nécessaire pour mettre en œuvre ces programmes aussi rapidement que possible. C'est le genre de dossier dans lequel vous pouvez nous aider en glissant un mot en notre faveur à l'oreille des législateurs américains.

Le président: Pour revenir à la question soulevée par le sénateur Cordy, monsieur Fonberg, est-ce que le meilleur argument contre les mesures législatives adoptées par le Congrès concernant les entrées et les sorties serait l'infrastructure même que les Américains auraient à mettre en place?

Quand je vous ai entendu dire que l'une des possibilités envisagées consiste pour les douanes canadiennes à recueillir les formulaires pour les remettre aux Américains, j'ai l'impression que vous me dites: «C'est très bien, nous allons réserver tant de personnes par an pour prendre ces formulaires et les rendre aux Américains et nous allons aussi nous occuper des gens qui arrivent à la frontière sans avoir le formulaire de sortie nécessaire.»

Dans une optique de négociation, ne serait-il pas préférable de dire: «Écoutez, si vous adoptez une loi de ce genre, vous allez devoir payer les gens qui prendront les formulaires. De plus, qu'allez-vous faire du touriste américain qui veut passer un week-end à Québec ou ailleurs? Allez-vous lui dire de rentrer chez lui en Ohio?»

Pourquoi offrons-nous de recueillir les formulaires? Pourquoi cette proposition est-elle à l'étude à ce stade? Pourquoi ne commençons-nous pas par leur dire: «Avez-vous calculé le coût? Votre idée a l'air très bonne, mais avez-vous eu l'idée de ce qu'elle va coûter? Va-t-elle marcher? Qu'allez-vous faire s'il y a un taux d'échec de 1 ou 2 p. 100 qui se traduira par des centaines de milliers de personnes bloquées à la frontière?»

Que pensez-vous de tout cela?

Mr. Fonberg: The issues that you raise are actually the issues that put the Americans off this proposition the last time it was on the table, section 110, which was in the late 1990s, when they realized how cumbersome it would be. At the same time, they did not have the same kind of public security threats they are facing today. The border communities, governors and mayors all lined up against this. At the end of the day, they brought enough pressure to bear that it did not go forward.

This time, as I understand it, the funding will be in place. Public security, as we all know, trumps a lot of other things in Washington at this point in time. The deadlines for actually implementing this, and these are congressionally mandated deadlines, are extremely aggressive. Our view is that the Americans will have to start making decisions about how to put this in place very soon. As they start making those decisions, they will lock into models that may be the default models that really do not work in our interest. While there is nothing on the table at this point, there are models out there. This task force — and it is a public document, as I understand it — has the Canadian side collecting these papers. The real challenge at this point is understanding that the American administration now, again because of the congressional mandate, seems very intent on implementing an entry-exit tracking system.

Having said that, we have one of two choices. They have a pretty good idea at this point. I suspect they have done some costing. They know this will not be cheap. Again, Congress is prepared to vote them the money at the end of the day.

The Chairman: There is no question that security seems to trump everything in Washington post-9/11. In addition to cost, in addition to actual dollars, there is huge inconvenience that will be involved not just for Canadians but for Americans as well. That is a harder thing to cost. One of the things that is difficult for me to understand — and perhaps the committee as well — is the different level or response that we are seeing from border states.

Senator Clinton was mentioned earlier, but it is not just Senator Clinton. Governor Pataki has hired an additional 70 state troopers to be on the border. If Premier Eves hired an additional 70 OPP to be on the border, we would all think he is crazy. Clearly, there are a number of border state politicians who see a problem there. Why?

Mr. Fonberg: I want to ensure that I follow the flow of the question. This is from entry-exit. At this point in time, the northern border caucus, if you will, or the northern border governors, recognize that this is an issue.

The Chairman: These are people who trade a lot. Voters go back and forth on the Thousand Islands. These are people who know Canadians. Hockey teams at the junior league level play back and forth. There are 1,000 kids at Cornell.

Mr. Fonberg: I cannot comment specifically on Governor Pataki.

M. Fonberg: Les points que vous évoquez sont en fait les mêmes que ceux qui ont motivé le rejet de cette proposition par les Américains la dernière fois qu'elle a été présentée — c'était l'article 110 — vers la fin des années 90. Ils ont compris à quel point ce serait lourd. À ce moment, cependant, ils n'étaient pas confrontés aux mêmes menaces qu'aujourd'hui. Les localités, les gouverneurs et les maires des régions frontalières s'y sont tous opposés. En fin de compte, ils ont exercé des pressions suffisantes pour que la proposition soit rejetée.

Cette fois-ci, si j'ai bien compris, le financement sera accordé. Comme nous le savons tous, la sécurité du public passe avant beaucoup d'autres choses à Washington en ce moment. Les délais fixés par ordre du Congrès sont extrêmement serrés. Nous croyons que les Américains vont devoir très bientôt prendre des décisions à ce sujet. Lorsqu'ils commenceront à le faire, ils vont adopter de façon définitive des modèles qui pourraient bien être très désavantageux pour nous. Même si rien n'est sérieusement envisagé en ce moment, beaucoup de modèles sont examinés. Dans ce groupe de travail — c'est un document public, si j'ai bien compris —, le côté canadien réunit des documents. Le vrai défi à ce stade est de comprendre que le gouvernement américain, encore une fois sur les ordres du Congrès, semble très décidé à mettre en œuvre un système de repérage des entrées-sorties.

Cela étant dit, nous avons deux choix. À l'heure actuelle, les Américains ont une assez bonne idée de la situation et ont déjà calculé certains coûts. Ils savent que se sera coûteux. Encore une fois, le Congrès est disposé à leur accorder les crédits nécessaires.

Le président: Il n'y a pas de doute que la sécurité passe avant n'importe quoi à Washington depuis le 11 septembre. Sans compter le coût, il y a les énormes inconvénients que devront subir non seulement les Canadiens, mais les Américains aussi. Ces inconvénients sont plus difficiles à quantifier. J'ai du mal à comprendre, et les autres membres du comité aussi, la réaction des États frontaliers.

Nous avons parlé de la sénatrice Clinton plus tôt, mais ce n'est pas seulement elle. Le gouverneur Pataki a engagé 70 agents de plus pour renforcer la police d'État à la frontière. Si le premier ministre Eves ajoutait 70 agents à la police provinciale de l'Ontario pour patrouiller la frontière, nous dirions tous qu'il est fou. De toute évidence, un certain nombre de politiciens des États frontaliers croient qu'il y a un problème. Pourquoi?

M. Fonberg: Je veux m'assurer d'avoir bien compris. Nous parlons d'entrées et de sorties. En ce moment, le groupe des gouverneurs des États du nord considère que c'est un problème.

Le président: Ce sont pourtant des gens qui s'occupent beaucoup d'échanges commerciaux. Leurs électeurs vont et viennent dans la région des Mille-Îles. Ils connaissent les Canadiens. Les équipes de hockey de la ligue junior jouent des deux côtés de la frontière. Il y a un millier d'enfants à Cornell.

M. Fonberg: Je n'ai pas d'observations particulières à faire au sujet du gouverneur Pataki.

The Chairman: I use that as an illustration of the concern that exists in border states that normally should be our friends on these types of issues. Why are we not seeing the same response?

Mr. Flack: Much of what we hear from the traditional allies we had on the section 110 battle is not that they agree with the new approach. It is that in the current environment they are unwilling to give the same public opposition to the new approach, given the security environment that the United States is in.

Mr. Fonberg talked about the Data Management Improvement Act Task Force, set up with elements from industry and government, looking at how to implement entry-exit in an efficient way. Even Congress was mindful in the legislation that efforts should be made to implement entry-exit in a way that was trade-efficient and efficient in the flow of people.

The northern border segment of that task force recommended a system that had two pieces. Mr. Fonberg talked to you about one of them, which is the fact that Canadian customs officials could at the frontline collect the exit data. The other was that Canadian and American citizens would be exempt from entry-exit tracking. That is a model that is out there by U.S. stakeholders. That could be something around which individuals could rally. The legislation itself, as are you probably aware, Mr. Chairman, does not explicitly include Canadian citizens. It refers to visa-exempt countries and visa-required countries. Canadians are in a unique category in that we currently have no documentary requirements to go to the United States, as a result of a bilateral agreement between the two countries.

I agree with your statement up front that we have a sense that the United States was going to balk at the cost of implementing this system and recognize the risks, as you did, that even a 1 per cent failure rate is a huge number of people, measured in the hundreds of thousands. Our sense is, and veterans from the section 110 battle will tell us, that the mood has shifted dramatically. The funding will be there, even if it is immense, to the point where the U.S. administration or, now, the Department of Homeland Security has begun to scout for land that might be used to set up the exit booths.

The sense is that the default option is a real option and, worse, in order to put that option in place, although 2005 is the deadline for all ports, 2004 is the deadline for the 50 highest volume land ports, which include some Canadian ports. If they are to get that running in under two years, and they think that the default option is where they may end up, they will have to take steps now to effect that.

There is a question of how much time we would have. If the U.S. embarks on a default option at some point, we will have to. Those discussions we are having now are about trying to identify alternatives that would facilitate both trade and the flow of people, yet still assist the U.S. in meeting their security concerns.

Le président: Je parle de lui pour illustrer les préoccupations des États frontaliers, qui normalement nous sont favorables. Pourquoi n'ont-ils pas la même réaction aujourd'hui?

M. Flack: Nos alliés traditionnels, dans les États qui nous ont appuyé lors de l'affrontement concernant l'article 110, ne disent pas qu'ils approuvent la nouvelle approche. C'est plutôt que, dans l'environnement actuel, ils ne sont pas disposés à exprimer la même opposition publique à la nouvelle approche.

M. Fonberg a mentionné le groupe de travail DMIA composé de représentants de l'industrie et du gouvernement, qui cherche à déterminer comment appliquer efficacement un système d'entrée-sortie. Même le Congrès a jugé utile d'inscrire dans la loi des dispositions selon lesquelles des efforts doivent être faits pour appliquer le système sans entraver indûment la circulation des marchandises et des voyageurs.

La partie du groupe de travail qui s'occupe de la frontière nord a recommandé un système à deux volets. M. Fonberg vous a parlé du premier, dans le cadre duquel les douaniers canadiens pourraient recueillir les données de sortie. Le second volet prévoyait d'exempter les citoyens canadiens et américains. C'est un modèle proposé par des intervenants américains, qui pourrait rallier certains appuis. Comme vous le savez sans doute, monsieur le président, la loi elle-même n'inclut pas explicitement les citoyens canadiens. Elle établit une distinction entre les pays dont les ressortissants doivent obtenir un visa et les autres. Les Canadiens se situent dans une catégorie unique parce qu'à l'heure actuelle, ils n'ont à produire aucun document particulier pour se rendre aux États-Unis, par suite d'un accord entre les deux pays.

Vous avez dit qu'à votre avis, les États-Unis vont hésiter devant le prix d'un tel système et reconnaître, comme vous, que même un taux d'échec de 1 p. 100 risque de bloquer à la frontière des centaines de milliers de personnes. Je suis bien d'accord avec vous. Toutefois, nous avons l'impression, comme ceux qui ont participé à la bataille de l'article 110, que l'humeur des Américains a changé du tout au tout. Le financement sera accordé, même s'il est énorme. Le gouvernement, ou plutôt le département de la Sécurité intérieure a commencé à chercher des terrains pour y construire les postes de sortie.

Nous avons l'impression que l'option de départ est très réelle et, pis encore, que pour respecter l'échéance de 2005 à tous les postes d'entrée, c'est en 2004 que se situe l'échéance pour les 50 postes terrestres les plus importants, qui comprennent des postes canadiens. Si le système doit être opérationnel dans moins de deux ans et si les Américains ont l'impression que l'option de départ est celle qui sera adoptée, ils vont commencer à agir tout de suite.

Nous devons donc nous demander combien de temps il nous reste. Si, à un moment donné, les États-Unis choisissent l'option de départ, nous allons devoir le faire aussi. Les discussions actuelles ont pour objet de nous permettre de trouver des solutions de rechange qui faciliteraient la circulation des voyageurs et des marchandises, tout en répondant aux exigences de sécurité des États-Unis.

The Chairman: When Ambassador Cellucci was speaking to the committee earlier last month, he favoured the exemption of Canadians and Americans from this. Presumably, he speaks for the administration.

Mr. Flack: We certainly hope so. The task force is a creature of Congress in the sense that it was mandated to undertake this activity. We think there is a basis on which we can build a position that is administration-wide and, potentially, even congressional-wide. We are still at early phases in terms of the discussions.

The Chairman: What is the Canadian position on entry-exit?

Mr. Fonberg: It is a model that provides minimal disruption and does not move backward on the Smart Border Action Plan.

The Chairman: Could you get specific on that, Mr. Fonberg? Does that mean exempting Canadians?

Mr. Fonberg: Our strong preference would be to exempt Canadians. You can work your way through to what we think is the current American default, which is the not-very-good scenario, and all the way back up to a model that exempts Canadians and Americans.

The Chairman: Should our going-in position be that one?

Mr. Fonberg: Absolutely.

Senator Atkins: Are forged documents the reason for the Americans arguing against it?

Mr. Fonberg: In terms of the exemption of Canadians and Americans?

Senator Atkins: That is correct.

Mr. Fonberg: I am not sure. He is nodding his head here.

The Chairman: Let the record show Mr. Flack nodding his head.

Mr. Flack: One of the things we point out to our U.S. counterparts is the legislation that began with the Patriot Act but, most recently, with the Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act. American citizens are not subject to entry-exit tracking.

Individuals could equally forge documents about their American citizenship because they are not required to carry passports in order to arrive at the land border in the United States. The individual who might otherwise fraudulently pose as a Canadian and claim a Canadian birth certificate could also pose as an American with an American birth certificate. As long as American citizens are exempt from the program, there are challenges from a security perspective in terms of managing the documentary integrity of the individuals coming in. The largest category of individuals arriving are individuals for which you do not have a secure travel document in the form of a passport, let alone one with a biometric on it.

Le président: Lorsque l'ambassadeur Cellucci a comparu devant le comité au début de ce mois, il a semblé favorable à l'idée d'exempter les Canadiens et les Américains. On peut penser qu'il parlait au nom du gouvernement américain.

M. Flack: Nous l'espérons sincèrement. Le groupe de travail a été créé par le Congrès, dans le sens qu'il a été chargé de cette activité. Nous croyons qu'il est possible d'en arriver à une position qui sera acceptée par Washington et peut-être par le Congrès. Nous n'en sommes qu'aux premiers stades des discussions.

Le président: Quelle est la position du Canada au sujet du système d'entrée-sortie?

M. Fonberg: C'est un modèle qui n'introduit qu'un minimum de perturbation et qui ne revient pas sur le plan d'action pour une frontière intelligente.

Le président: Pouvez-vous être plus précis sur ce point, monsieur Fonberg? Parlez-vous d'exempter les Canadiens?

M. Fonberg: C'est l'option que nous préférons entre toutes. Nous pouvons passer par tous les scénarios possibles, depuis l'option de départ américaine, qui n'est pas très favorable, jusqu'à un modèle qui exempte les Canadiens et les Américains.

Le président: Est-ce que c'est cette position que nous devrions avancer en premier?

M. Fonberg: Absolument.

Le sénateur Atkins: Les Américains s'y opposent-il à cause des documents falsifiés?

M. Fonberg: Parlez-vous de l'exemption des Canadiens et des Américains?

Le sénateur Atkins: C'est exact.

M. Fonberg: Je ne suis pas sûr. Je vois qu'il hoche la tête.

Le président: Précisons, pour le compte rendu, que M. Flack a hoché la tête.

M. Flack: Nous attirons l'attention de nos homologues américains sur certaines lois, depuis le Patriot Act jusqu'au très récent Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act. Les citoyens américains ne sont pas assujettis aux exigences relatives à l'entrée-sortie.

Les gens peuvent aussi présenter de faux papiers américains puisque les citoyens des États-Unis n'ont pas à montrer un passeport quand ils se présentent à un poste frontalier terrestre. La personne qui peut frauduleusement prétendre être canadienne en montrant un acte de naissance falsifié peut tout aussi bien se prétendre américaine en présentant un certificat de naissance délivré aux États-Unis. Tant que les citoyens américains sont exemptés du programme, il y aura des problèmes de sécurité sur le plan de la gestion de l'intégrité des documents présentés par les gens qui arrivent à la frontière. Or la catégorie la plus importante se compose des gens qui n'ont même pas un titre de voyage sûr sous forme d'un passeport, sans parler d'un document portant une identification biométrique.

Were we to continue the current position whereby Canadian citizens also do not have additional documentary requirements, that would be no more security challenging than would be the position with respect to American citizens under the entry-exit program.

Senator Smith: I know you are sometimes asked whether you have anticipated every possible terrible thing that could happen. You cannot. It is impossible. How do you try to ensure that whatever governments are doing is being done in a cost-effective way?

The analogy that I would refer to would be the Y2K situation, where we now know that millions, if not billions, were virtually flushed down the toilet with all sorts of schemes for problems that never had any reality to them.

That is not to suggest that there are not real problems here, but, after a while, when things have been tried out, how do you assure yourselves that things are being done in a cost-effective way so that we do not get carried away with paranoia about a remote possibility that you may never be able to prevent in any event? How do you react to that challenge?

Mr. Fonberg: The underpinnings of the answer to that are really classic risk management. It is understanding the nature of the threat, the probability of the event actually happening and the costs, consequences and impacts of it actually happening. It is a model you can apply widely, in this particular case. Once you have decided the probability of an event and its impacts or consequences, then you have to ensure, in a fairly classic way, that every dollar you spend to solve that problem is spent in an efficient way. Many control mechanisms in the government-spending context do that. You could take it back to September 11 and ask yourself how much should have been paid to try to prevent September 11. You go back to a classic risk-management approach to that.

You are asking a few questions: How well do we understand the nature of the threat? How well do we understand the consequences associated with a non-zero probability that that event will actually happen? How do you actually pay, spend or develop programming to prevent that from happening?

Senator Banks: If I may follow up on that point, if you asked that question now, how much would you have paid to obviate September 11, the answer would be anything. There is no answer. Nobody would be able to come up with an answer to that question — at least, I do not think so. Risk management would require that someone would be able to quantify that and say, "In order to stop this or that from happening, we are prepared to spend this many millions or billions of dollars." The answer to how much would the Americans gladly spend to turn back the clock and do something to obviate 9/11 is there is no amount of money that they would not spend to do that. Is that not so? Is there a risk-management answer that you can make come out of the end of the pipe that answers the question?

Si l'on maintient le système actuel dans lequel les citoyens canadiens n'ont pas à présenter d'autres documents, les risques resteraient les mêmes que ceux que posent les citoyens américains dans le cadre du programme d'entrée-sortie.

Le sénateur Smith: Je sais qu'on vous demande souvent si vous avez prévu tous les scénarios d'horreur possibles. Bien sûr, vous ne pouvez pas le faire. C'est impossible. Comment peut-on veiller à ce que les gouvernements fassent tout ce qu'il y a à faire de la façon la plus économique possible?

L'analogie à laquelle je pense, c'est le problème de l'an 2000. Nous savons aujourd'hui que des millions sinon des milliards de dollars ont été littéralement jetés par la fenêtre pour prévenir toutes sortes de problèmes qui ne se sont jamais matérialisés.

Je ne suggère pas qu'il n'y a pas de problème réel dans ce cas, mais après un certain temps, après qu'on a essayé diverses choses, comment vous assurez-vous que tout se fait d'une façon économique? Comment est-il possible d'éviter une réaction paranoïaque à une lointaine possibilité qu'on ne pourra de toute façon jamais prévenir? Comment réagissez-vous face à un tel défi?

M. Fonberg: La réponse à cette question se fonde en réalité sur la gestion classique des risques. Il faut comprendre la nature de la menace, la probabilité de l'événement appréhendé ainsi que le coût, les conséquences et l'impact que produirait cet événement. C'est un modèle qu'on peut appliquer très largement dans ce cas particulier. Une fois qu'on a déterminé la probabilité de l'événement ainsi que son impact ou ses effets, il faut s'assurer, d'une manière assez classique, que chaque dollar consacré à la solution du problème est dépensé d'une manière efficace. De multiples mécanismes de contrôle permettent de le faire dans le contexte des dépenses gouvernementales. Il est possible d'appliquer ce raisonnement au 11 septembre et de se demander combien il aurait fallu payer pour prévenir ces attentats. C'est une approche classique de gestion des risques.

Il n'y a que quelques questions à se poser: à quel point comprenons-nous la nature de la menace? À quel point comprenons-nous les conséquences associées à une probabilité non nulle que l'événement appréhendé se produise? Comment faut-il financer les programmes à mettre au point pour prévenir cet événement?

Le sénateur Banks: Si on posait aujourd'hui la question de savoir combien nous aurions payé pour éviter le 11 septembre, quelle serait la réponse? Il n'y a pas de réponse. Personne ne pourrait répondre à cette question. Du moins, je ne le crois pas. La gestion des risques impose de quantifier une situation de ce genre et de dire: «Pour empêcher ceci ou cela d'arriver, nous sommes disposés à dépenser tant de millions ou de milliards de dollars.» Si la question est de savoir combien les Américains seraient disposés à payer pour remonter dans le temps et empêcher le 11 septembre de se produire, la réponse est qu'il n'y a rien qu'ils refuseraient de dépenser pour le faire. N'est-ce pas le cas? Avez-vous une technique de gestion des risques qui puisse produire une réponse à cette question?

Mr. Fonberg: What I intended to say was, if you go back well before the events of September 11 and ask yourself in a risk-management context. You know that the Americans have gone back and done a lot of soul searching about how intelligence and information was shared. There have been many dialogues about whether intelligence was accurately and appropriately shared to prevent the event.

My real point is this: If you went back and looked at how you would plan to avoid those kinds of events, how would you have built programming and intelligence sharing as opposed to not what would you have paid to prevent the actual event?

Senator Smith: The large law firm that I ran for many years, before I came here, had five floors in First Canadian Place, which is the highest building in Canada, at 72 storeys. No matter how much they are spending — and we do have New York offices — if they were to rebuild the World Trade Center again, maybe for its symbolism, I would never even remotely consider taking space up around the 100th floor. I do not care how much was being spent, I would still not do it. I must admit when I look at this Libeskind thing that won it, there is a degree of ego and bravado, but who would want to be on the top floors? I would not want to be on the top floors.

The Chairman: I understand, Senator Smith, your law firm is moving out to single-storey buildings in Scarborough.

Senator Smith: Actually, we are in Rockefeller Center, but on a lower floor.

Senator Atkins: If someone is applying for a NEXUS pass, does it cost \$80?

Mr. Flack: It is \$80 and the pass is valid for five years.

Senator Atkins: Last night, I heard that students who are travelling to Buffalo are paying \$3.50 to cross the border into the U.S. and \$3.50 to come back. What is that?

Mr. Flack: Some of the bridge crossings are on a cost-recovery basis. There is a toll associated with individuals travelling.

Senator Atkins: Is it to that extent?

Mr. Flack: Trucks crossing the Ambassador Bridge pay close to \$40 each direction.

Senator Atkins: I am talking about a student.

Mr. Flack: There is a toll for a passenger going across, but we can check on the amount.

The Chairman: Coming back to the question of the third safe country, how much is this issue being complicated by the Mexican situation and the negotiations that President Fox had and has now stopped vis-à-vis Mexican immigrants who are in the United States illegally?

Mr. Flack: We have not found any spillover.

M. Fonberg: Ce que je voulais dire, c'est qu'on pourrait remonter dans le temps bien avant le 11 septembre et se poser la question dans un contexte de gestion des risques. Vous savez que les Américains se sont posé beaucoup de questions en rétrospective sur l'information recueillie et sur son échange dans les milieux du renseignement. On s'est beaucoup demandé si l'information a été transmise d'une manière adéquate pour tenter de prévenir l'événement.

Le point où je veux arriver est le suivant: si nous remontons dans le temps pour déterminer comment agir pour prévenir ces attentats, comment aurions-nous conçu les programmes et les échanges de renseignements? C'est cette question qu'il faut poser plutôt que combien nous aurions été disposés à payer pour prévenir l'événement.

Le sénateur Smith: Le grand cabinet d'avocats que j'ai dirigé pendant des années avant de venir ici occupait 5 des 72 étages de l'immeuble First Canadian Place, le plus haut du Canada. Peu importe ce qu'ils vont dépenser — en fait nous avons des bureaux à New York —, s'ils reconstruisent le World Trade Center, ne serait-ce que par symbolisme, je n'envisagerais jamais de louer des locaux aux alentours du centième étage. Indépendamment de ce qu'ils dépenseraient, je ne le ferais pas. J'admets que le projet Libeskind qui a remporté le concours évoque la fierté et une certaine bravade, mais qui acceptera d'occuper les étages supérieurs? Pas moi, en tout cas.

Le président: Je crois savoir, sénateur Smith, que votre cabinet emménage dans des bâtiments d'un étage à Scarborough.

Le sénateur Smith: En fait, nous sommes au Centre Rockefeller, mais dans les étages du bas.

Le sénateur Atkins: Pour obtenir la carte NEXUS, il faut payer un droit de 80 \$, n'est-ce pas?

M. Flack: Le droit est de 80 \$ et la carte est valide pendant cinq ans.

Le sénateur Atkins: Hier soir, j'ai appris que des étudiants qui se rendaient à Buffalo avaient dû payer 3,50 \$ pour entrer aux États-Unis et 3,50 \$ pour revenir. De quoi s'agit-il?

M. Flack: Certains des ponts sont payants sur une base de recouvrement des frais. Il y a donc un péage quand on passe.

Le sénateur Atkins: Cela va jusque-là?

M. Flack: Les camions qui traversent le pont Ambassador doivent payer près de 40 \$ pour passer aussi bien à l'aller qu'au retour.

Le sénateur Atkins: Je parlais d'un étudiant.

M. Flack: Il y a un péage pour les voyageurs qui traversent. Nous pouvons en vérifier le montant.

Le président: Pour revenir au tiers pays sûr, à quel point la question est-elle compliquée par la situation au Mexique et par les négociations que le président Fox a entreprises, mais qui ont été interrompues par la suite, au sujet des immigrants mexicains qui se trouvent clandestinement aux États-Unis?

M. Flack: Nous n'avons rien observé de particulier à ce sujet.

The Chairman: How about symmetry on each border?

Mr. Flack: That is an enduring question on the Canada-U.S. file and the smart borders file. As you are probably aware, the Mexicans have signed a 22-point smart border declaration and action plan with Tom Ridge and his counterpart in Mexico.

The Canada-U.S. smart borders process has proceeded much like the relationships that currently exist between the Canadian and the American customs agencies or the Canadian and American citizenship and immigration departments — that is to say, they have dense, tight relationships. The Mexican and Canadian borders have always been treated differently. As a result, the 30-point action plan has proceeded at a very considerable pace. If you look at a program like FAST, which was a theoretical program in 2002, you will see that by the end of that year it was in place at all six major crossings.

You are right in talking about the fact that, historically, the borders have had different levels of security and facilitation associated with them. They have always been treated differently. The Smart Borders Declaration has not diverged from that.

Specifically, in terms of the safe third country agreement, you may want to ask this afternoon's witnesses about it. I am not aware of any discussions or challenges we have faced as a result of a perceived asymmetry with the Mexicans.

Mr. Fonberg: It is fair to say, Mr. Chairman, that in the year and half that we have been at this I cannot remember a time when the issue of Mexico has come up in our bilateral discussions around these issues, certainly in the context of the Smart Borders Action Plan. This has very much been bilateral around the northern border, the Canada-U.S. set of confidence issues.

The Chairman: We expect to hear it in Congress.

Mr. Fonberg: Are you referring to the Mexico dimension of all this?

The Chairman: Yes.

Mr. Fonberg: I am sure you will hear it. It would not surprise me at all. It is definitely a major issue in Washington. In the context of the Smart Borders Action Plan, it has been managed in a strictly bilateral way with virtually no push back or bringing in of the Mexican dimension to the Canada-U.S. Smart Borders Action Plan.

Mr. Flack: Where reference has been made to it, the American administration has talked about how some of these facilitation programs could be models on which, eventually, they could build a Mexican program that would be similar. In a sense, Canada and the U.S. will work out the details of the program. As Mexico is able to cooperate more fully, they could come on stream. Tangentially, it is raised in the form of a working model that

Le président: Et qu'en est-il de la symétrie des deux frontières?

M. Flack: C'est une question qui se pose depuis longtemps dans le dossier Canada-États-Unis et le dossier des frontières intelligentes. Comme vous le savez sans doute, une déclaration sur une frontière intelligente et un plan d'action en 22 points ont été signés par Tom Ridge et son homologue mexicain.

Le processus de la frontière intelligente Canada-États-Unis a avancé d'une façon très semblable à la progression des relations qui existent actuellement entre les douanes canadiennes et américaines ou entre les services canadiens et américains de citoyenneté et d'immigration. Autrement dit, les relations bilatérales sont très denses et très étroites. La frontière mexicaine et la frontière canadienne ont toujours été traitées différemment. De ce fait, le plan d'action en 30 points est très rapidement mis en œuvre. Si l'on considère un programme comme EXPRES, qui n'en était qu'à l'étape du principe théorique en 2002, il est assez surprenant de constater que d'ici la fin de cette année, il sera en place à la totalité des six principaux postes frontaliers.

Vous avez raison de dire que, traditionnellement, les deux frontières ont eu des niveaux différents de sécurité et de facilitation. Elles ont toujours été différentes. La Déclaration sur une frontière intelligente ne fait pas exception à cet égard.

Pour ce qui est plus précisément de l'accord sur le tiers pays sûr, vous voudrez peut-être poser des questions aux témoins qui comparaitront cet après-midi. Je n'ai pas connaissance de discussions ou de problèmes que nous ayons eus à cause d'une asymétrie perçue entre le Canada et le Mexique.

M. Fonberg: Il faut dire, monsieur le président, que dans les 18 mois pendant lesquels je me suis occupé de ce domaine, je ne me souviens pas que le Mexique ait été évoqué dans nos discussions bilatérales, notamment dans le contexte du plan d'action pour une frontière intelligente. Les entretiens concernant la frontière nord ont été essentiellement bilatéraux.

Le président: Nous nous attendons à en entendre parler au Congrès.

M. Fonberg: Parlez-vous de la dimension mexicaine du dossier?

Le président: Oui.

M. Fonberg: Je suis sûr que vous en entendrez parler. Je n'en serai pas surpris du tout. De toute évidence, c'est un sujet important à Washington. Dans le contexte du plan d'action pour une frontière intelligente, nous avons travaillé sur un plan strictement bilatéral, la dimension mexicaine n'ayant pratiquement pas été mentionnée au sujet du plan d'action Canada-États-Unis.

M. Flack: Dans le seul cas où le Mexique a été évoqué, les responsables américains disaient que certaines de nos initiatives pouvaient servir de modèles pour un éventuel programme relatif à la frontière mexicaine. En un sens, le Canada et les États-Unis vont régler les détails du programme. Quand le Mexique pourra coopérer plus pleinement, il se joindra nous. Par conséquent, nous n'avons parlé du Mexique qu'incidemment, pour dire que notre

could be used elsewhere. We have not found there has been a slowdown as a result of the perceived asymmetric treatment of the two borders.

The Chairman: Thank you. You have been helpful to the committee today. We appreciate your appearance before us. We appreciate the information you have brought to us.

I look forward to the additional documentation that you will provide us with. The clerk has advised me that she has provided your staff with a list of the eight committees with whom we will be meeting.

The committee adjourned.

OTTAWA, Monday, March 17, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:10 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee concludes its briefings on Canada-United States relations in preparation for its trip to Washington to meet with members of Congress and U.S. Administration officials next week.

I am a senator from Ontario and I serve as chair of the committee.

Our deputy chair is the distinguished Senator Michael Forrestall, from Nova Scotia, who has served constituents of Dartmouth for 37 years, first as their member in the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, Senator Forrestall has followed defence matters and has served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

Senator Tommy Banks, from Alberta, was well-known to Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer before his appointment to the Senate in 2000. Senator Banks is the Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying the Nuclear Safety and Control Act.

Senator Jane Cordy, from Nova Scotia, was an accomplished educator with an extensive record of community involvement before she was named to the Senate in 2000. In addition to serving on this committee, she is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology, which recently released a landmark report on health care and will now study mental health.

modèle pourrait servir ailleurs. Nous n'avons pas constaté des ralentissements attribuables à une asymétrie perçue des deux frontières.

Le président: Je vous remercie. Votre aide a été très précieuse pour le comité. Nous vous sommes reconnaissants d'être venus et de nous avoir fourni ces renseignements.

J'attends avec intérêt l'information supplémentaire que vous nous transmettez. La greffière m'a averti qu'elle avait communiqué à vos collaborateurs une liste des huit comités que nous devons rencontrer.

La séance est levée.

OTTAWA, le lundi 17 mars 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 13 h 10 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: C'est pour moi un plaisir de vous accueillir au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Le comité termine aujourd'hui ses séances d'information sur les relations canado-américaines, en prévision du voyage qu'il fera la semaine prochaine à Washington pour y rencontrer des membres du Congrès et de hauts fonctionnaires de l'administration américaine.

Je suis Ontarien et je préside ce comité.

Notre vice-président est l'éminent sénateur Mike Forrestall, qui représente la Nouvelle-Écosse et est au service des citoyens de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord comme député, puis comme sénateur. Au cours de sa carrière parlementaire, le sénateur Forrestall a suivi les questions liées à la défense et a été membre de divers comités parlementaires concernant la défense, notamment le Comité spécial mixte sur l'avenir des Forces canadiennes institué en 1993.

Le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, est un homme très connu des Canadiens car il était un musicien et un artiste accompli et polyvalent avant sa nomination au Sénat, en 2000. Le sénateur Banks est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Ce comité examine actuellement la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires.

Le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse, était une éducatrice accomplie et était très engagée dans l'action communautaire avant d'être nommée au Sénat, en 2000. Elle est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, qui a publié dernièrement un rapport marquant sur les soins de santé et qui fait actuellement une étude sur la santé mentale.

Senator Norman Atkins, from Ontario, came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications and with experience as adviser to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs and of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. Senator Atkins serves as Chair of the Senate Conservative Caucus.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of studies, beginning with the report, "Canadian Security and Military Preparedness," a study of the major issues facing Canada, which was tabled in February 2002.

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. To date, we have released three reports on various aspects of national security: "Defence of North America: A Canadian Responsibility," September 2002; "For an Extra 130 Bucks...An Update On Canada's Military financial Crisis: A VIEW FROM THE BOTTOM UP," November 2002; and "The Myth of Security at Canada's Airports," January 2003.

The committee is in the process of evaluating the federal contribution to the work of the men and women who are first responders to emergencies and disasters across the country.

In its recent meetings, however, the committee has been preparing for its trip to Washington next week with a series of briefings on Canada-U.S. relations. We began with a presentation by the Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, about their involvement with Canada-United States border relations and the implementation of the 30-point Smart Border Action Plan.

This was followed by briefings on the role and capabilities of the Canadian Coast Guard and by a question-and-answer session on Canada-United States intelligence issues with the Director of the Canadian Security Intelligence Service, CSIS.

Just before the recent parliamentary break, the committee heard evidence on how the Privy Council Office, PCO, coordinates intelligence and how the Communications Security Establishment cooperates with its United States' counterparts. This was followed with a briefing from the Department of the Solicitor General on how Canada and the United States cooperate on border enforcement.

Today's hearings will continue with an update on Canada's immigration and refugee policies and their impact on Canada-United States relations. Our presenter will be Mr. Daniel Jean, Acting Assistant Deputy Minister from the Department of Citizenship and Immigration.

Le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario, est arrivé au Sénat en 1986 avec un solide bagage de connaissances dans le domaine des communications. Il a également été conseiller auprès de l'ex-premier ministre de l'Ontario, M. Davis. Le sénateur Atkins est membre de notre Sous-comité des affaires des anciens combattants du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Le sénateur Atkins est président du caucus conservateur du Sénat.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant pour mandat d'examiner la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons terminé plusieurs études, notamment le rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense», une étude sur les principaux enjeux pour le Canada, qui a été déposé en février 2002.

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'à présent, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale: «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne» (septembre 2002), «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes. Une vue de bas en haut» (novembre 2002) et «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» (janvier 2003).

Nous sommes en train d'évaluer la contribution fédérale aux efforts déployés par les hommes et les femmes qui sont les premiers à intervenir en cas d'urgence et de catastrophe dans n'importe quelle région du pays.

Au cours de ses récentes réunions, le comité s'est toutefois préparé en vue du voyage qu'il fera à Washington la semaine prochaine, en tenant une série de séances d'information sur les relations canado-américaines. Nous avons d'abord entendu un exposé de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) au sujet de sa participation aux relations frontalières canado-américaines et à la mise en oeuvre du Plan d'action en 30 points pour une frontière intelligente.

Ces séances ont été suivies de séances d'information sur le rôle et les capacités de la Garde côtière canadienne et par une séance de questions sur les relations canado-américaines en matière de renseignement avec le directeur du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS).

Juste avant le récent congé parlementaire, le comité a entendu des témoignages sur la coordination des services de renseignement par le Bureau du Conseil privé (BCP) et sur la coopération entre le Centre de la sécurité des communications et ses pendant américains. Cette séance a été suivie d'une autre séance d'information du ministre du Solliciteur général sur la coopération entre le Canada et les États-Unis en matière de surveillance policière à la frontière.

Les audiences d'aujourd'hui porteront sur une mise à jour sur les politiques canadiennes en matière d'immigration et de demandeurs d'asile et leurs incidences sur les relations canado-américaines. Notre invité est M. Daniel Jean, sous-ministre adjoint du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration.

Mr. Daniel Jean, Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development, Citizenship and Immigration Canada: Honourable senators, I am pleased to have this opportunity to discuss our programs that concern security and public safety. I will submit my full opening remarks for the record. In the interests of time, I will focus on key points.

In June, you met my colleague and predecessor, Ms. Joan Atkinson, and you discussed some of our ongoing efforts. Most of her points are still valid. I would like to talk more about our achievements since then in dealing with the challenge of facilitating the movement of bona fide travellers, immigrants and refugees, while minimizing the risk of abuse of our refugee and immigration systems and ensuring the safety and security of Canadians.

When Ms. Atkinson met with you, she talked about our multiple border strategy. In immigration terms, the border is any point along the travelling continuum at which the identity of a traveller can be verified. There are several checkpoints. I am happy to announce that our American interlocutors have endorsed this strategy. The model will serve as a foundation for discussion and cooperative action. Essentially, the multiple border strategy extends our focus beyond the shared land border to more tactically effective locations on the outside borders of North America and abroad.

We identified the risk at each step of the travel continuum, the current programs and the initiatives; and then we tried to develop possible mitigation of the risk at these various checkpoints.

In respect of cooperation on border management and other immigration-related issues, Canada and the United States have common security objectives and face the same challenge. Thus, we cooperate on a wide array of issues relating to immigration. We have enjoyed a long tradition of cooperation on border issues, which only intensified after the sad events of September 11. As you know, the Smart Border Action Plan, signed in December 2001, has served as the engine for aggressive, cooperative action to enhance the security of both countries. The action plan has four pillars: The secure flow of people; the secure flow of goods; secure infrastructure and information sharing; and, of course, the coordination to support these objectives.

Citizenship and Immigration Canada, CIC, has the lead on 10 of the items in the action plans. Since the last appearance of CIC officials before this committee in June 2002, we are able to point out a number of accomplishments and significant progress in the area of border management with our Canadian and U.S. partners. I should like to describe some of those.

M. Daniel Jean, sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes, Citoyenneté et Immigration Canada: Honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir l'occasion de faire un exposé sur nos programmes portant sur la sûreté et la sécurité publique. Je ferai mes observations liminaires *in extenso* pour qu'elles soient consignées au compte rendu. Ensuite, pour gagner du temps, je ne mentionnerai que les principaux points de mes notes.

En juin, vous avez rencontré ma collègue et prédécesseur, Mme Joan Atkinson, avec laquelle vous avez discuté de nos efforts. La plupart des points qu'elle a abordés sont encore valides. Je voudrais donc surtout vous parler de nos accomplissements depuis lors, face au défi de faciliter le mouvement des voyageurs, immigrants et réfugiés légitimes tout en réduisant le plus possible les risques d'abus de nos programmes d'immigration et de protection des réfugiés et en s'assurant que la sûreté et la sécurité des Canadiens ne sont pas compromises.

Lorsque Mme Atkinson a témoigné, elle vous a donné des informations sur la Stratégie des frontières multiples. Dans le contexte de l'immigration, une frontière est tout point situé le long du parcours d'un voyageur où l'on peut vérifier son identité. Il y a plusieurs points de contrôle. Je suis heureux d'annoncer que nos interlocuteurs américains ont maintenant, eux aussi, adopté cette stratégie. Le modèle servira de fondement pour des discussions plus poussées entre nos deux pays et pour des actions concertées. Essentiellement, la Stratégie des frontières multiples nous amène à regarder au-delà de notre frontière terrestre commune pour nous intéresser aux autres points de contrôle stratégique situés en deçà des frontières nord-américaines et à l'étranger.

Nous avons identifié les risques potentiels à chaque étape du voyage ainsi que les programmes et initiatives courants et nous avons tenté d'atténuer les risques à ces divers points de contrôle.

En ce qui concerne la gestion de la frontière et d'autres sujets liés à l'immigration, le Canada et les États-Unis ont des objectifs communs en matière de sécurité et font face aux mêmes défis. Notre coopération porte donc sur une vaste gamme de sujets liés à l'immigration. Nous avons une longue tradition de coopération fructueuse en ce qui concerne la gestion de la frontière, qui n'a cessé de se renforcer à la suite des tristes événements du 11 septembre. Comme vous le savez, le Plan d'action pour une frontière intelligente, signé en décembre 2001, a servi de catalyseur à une action concertée pour renforcer la sécurité de nos deux pays. Le plan d'action s'appuie sur quatre grands principes: le passage sécuritaire des gens, le passage sécuritaire des biens, une infrastructure sécuritaire accompagnée du partage de l'information, et la coordination de la mise en oeuvre de ces objectifs.

Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) agit comme chef de file en ce qui a trait à 10 des 30 points du plan d'action. Depuis la dernière comparution des représentants de CIC devant ce comité, en juin 2002, nous avons pu pointer plusieurs accomplissements et un progrès significatif en matière de gestion de la frontière, en collaboration avec nos partenaires canadiens et américains. Je voudrais en mentionner quelques-uns.

The new permanent resident card — the fraud-resistant, secure card that was discussed at the June session — was introduced as scheduled on June 28, 2002. The card has been issued since then to all new permanent residents. Since October 15, 2002, it has been issued to people who were already permanent residents of Canada prior to June 2002. It is considered a state-of-the-art secure card and has won international awards on that basis.

We have also increased our capacity at missions abroad for immigration control and anti-fraud. We now have in place “immigration integrity specialists,” who work with the airlines to guide them in the interdiction of people who should not be allowed to travel to Canada. There are also officers working closely in the immigrant and non-immigrant process to ensure that these processes are not targeted by fraud or other mechanisms that would permit illegal entries.

In October, we introduced a team of Advanced Passenger Information and Joint Passenger Analysis Units. This means that we receive, in advance of a flight, the tombstone data on passengers travelling to Canada. We have analytical teams in three major airports that are able to look at the identity of these passengers and to target the screening that we may wish to do upon their arrival. We are also experimenting, in conjunction with our U.S. colleagues, with the notion of joint analysis unit teams in Vancouver and Miami. To date, the results of these joint efforts have been interesting and we will evaluate them further next month.

Working closely with CCRA and our U.S. counterparts, we have implemented NEXUS at our six busiest land ports of entry. On the commercial side, a process known as FAST, or free and secure transport — harmonized commercial processing — is now in place. FAST allows drivers of commercial cargo, in much the same way that NEXUS allows passengers, to be pre-screened for travel to the U.S. and vice versa. As you know, information-sharing instruments are essential to support the cooperative efforts that we want to have with the United States.

In this context, I am pleased to tell honourable senators that we reached a new information-sharing agreement with the former U.S. Immigration and Naturalization Service, which is now part of the Department of Homeland Security, and the State Department in February 2003. This updates the information-sharing instrument that we have had since 1999.

There are a number of annexes to this umbrella information-sharing instrument now being developed. I am certain that we will have a chance in the future to update honourable senators on these annexes.

La nouvelle Carte de résident permanent, la carte sécuritaire, résistant à la fraude, dont on a discuté à la séance du mois de juin — a été instaurée comme prévu le 28 juin 2002. La carte a été émise depuis lors à tous les nouveaux résidents permanents. Depuis le 15 octobre 2002, elle a été émise aux personnes qui étaient des résidents permanents du Canada avant juin 2002. Elle est considérée comme une carte sécuritaire, d'avant-garde, et a remporté pour cette raison plusieurs prix internationaux.

Nous avons en outre accru dans nos missions à l'étranger notre capacité de contrôle et de lutte contre la fraude. Nous avons actuellement en place des «spécialistes en intégration dans le cadre de l'immigration» qui collaborent avec les compagnies aériennes pour les aider à interdire l'accès à bord aux personnes qui ne devraient pas être autorisées à venir au Canada. En outre, des agents collaborent étroitement dans le cadre de processus concernant les immigrants et les non-immigrants afin de s'assurer que ces processus ne soient pas la cible de fraude ou d'autres mécanismes qui permettraient des entrées illégales.

En octobre, nous avons instauré une équipe de l'Information préalable sur les passagers et les Services d'analyse des passagers. Grâce à ce système, nous recevons les données de base sur les passagers à destination du Canada avant un vol. Nous avons mis en place dans trois grands aéroports des équipes d'analyse qui peuvent examiner l'identité de ces passagers et cibler le contrôle à leur arrivée. Avec nos collègues des services américains, nous menons des projets pilotes de services mixtes d'analyse à Vancouver et à Miami. Jusqu'à présent, les résultats de ces efforts concertés se sont avérés intéressants et nous les évaluerons à nouveau le mois prochain.

En étroite collaboration avec l'ADRC et avec nos collègues américains, nous avons installé le programme NEXUS aux six points d'entrée où le passage est le plus intense, le long de notre frontière terrestre. Sur le plan commercial, un processus appelé EXPRESS (expéditions rapides et sécuritaires) — un système d'harmonisation du traitement des biens commerciaux — est maintenant en place. Le programme EXPRESS permet le contrôle préalable des conducteurs de chargements commerciaux avant un voyage aux États-Unis et réciproquement, au même titre que le programme NEXUS permet le contrôle préalable des passagers. Comme vous le savez, des instruments de partage de l'information sont essentiels pour soutenir les efforts concertés que nous voulons faire avec les États-Unis.

Dans ce contexte, j'ai le plaisir de signaler que nous avons conclu une nouvelle entente sur le partage de l'information avec l'ex-U.S. Immigration and Naturalization Service, qui a été intégré au Department of Homeland Security (ministère de la Sécurité du territoire) et au State Department en février 2003. Cette entente met à jour l'instrument de partage de l'information qui est en place depuis 1999.

Plusieurs annexes à cet instrument-cadre sur le partage de l'information sont en cours d'élaboration. Je suis certain que nous aurons l'occasion de vous donner plus tard des informations à ce sujet.

Regarding the lifting of visa exemptions, as honourable senators are aware, every country's citizens need a visa to visit Canada unless the country has been designated as exempt. In the last two years, we have imposed 10 new visa requirements, the most recent being Malaysia and Saudi Arabia.

Implementation of our new immigration act took place as scheduled in June 2002. I am glad to report that, despite the complexity associated with this task, it was done in a fairly smooth manner. As honourable senators are aware, it contains a number of measures that allow us to better target some of the risks associated with our programs.

Outside of the Smart Border Action Plan, I also want to tell you that we signed a new memorandum of understanding, MOU, with the Canada Customs and Revenue Agency on March 6, 2003. This new MOU clarifies further roles and responsibilities, but also ensures that we cooperate closely and target security and public safety threats in the most effective manner at our borders.

CIC will continue to apply sound risk-management principles to manage access to Canada. We will match the level of control to the degree of threat, but we cannot do this alone. International cooperation is needed to keep our borders secure and we have great cooperation from the United States.

[Translation]

Now I would like to speak about the refugee determination system. The subject of refugees is one that we understand is of great interest to the members of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, as was made evident by the questions sent in advance by Senator Kenny and by the members of this committee. The answers to those specific questions have been submitted to you in writing.

The Immigration and Refugee Protection Act which has been in force since June 2002 brought new measures to ensure that security threats do not gain access to Canada while abusing the refugee determination system.

The agreement we talked about in June 2002 was signed on December 5, 2002. This is a bilateral agreement between Canada and the U.S. that will allow Canada to return refugee claimants to the United States, without having to hear their claims and vice versa. The proposed regulations provide exceptions for family reunification, in the case of unaccompanied minor children and in some specific areas.

This agreement would be implemented only at ports of entry along the Canada-U.S. border. Our regulations were published on October 26 and the publication period was closed on November 26, 2002.

When my colleague appeared in June 2002, you asked her some questions concerning the return of claimants to the U.S. when they make their claim at the border. It is in this perspective that

En ce qui concerne la levée de la dispense de visa, les citoyens de tous les pays ont besoin d'un visa pour visiter le Canada, à moins que le pays en question n'ait été désigné comme faisant l'objet d'une dispense. Au cours des deux dernières années, nous avons imposé dix nouvelles obligations de visa, les plus récentes concernant la Malaisie et l'Arabie saoudite.

La mise en oeuvre de la nouvelle loi sur l'immigration a eu lieu, comme prévu, en juin 2002. J'ai le plaisir de signaler que, malgré la complexité de cette tâche, tout s'est relativement bien déroulé. Vous n'ignorez pas que cette loi contient plusieurs mesures qui nous permettent de mieux cibler certains des risques associés à nos programmes.

Outre le Plan d'action pour une frontière intelligente, je signale que nous avons signé un nouveau protocole d'entente (PE) avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada le 6 mars 2003. Ce nouveau protocole d'entente clarifie les rôles et les responsabilités et s'assure que nous coopérons étroitement et que nous ciblons les menaces à la sûreté et à la sécurité publique de la façon la plus efficace à nos frontières.

CIC continuera de suivre rigoureusement les principes de la gestion du risque dans sa gestion de l'accès au Canada. Nous répondrons au niveau de menace par une mesure de contrôle appropriée, mais nous ne pouvons pas le faire seuls. La coopération internationale est nécessaire pour maintenir la sécurité à nos frontières et nous avons une excellente coopération avec les États-Unis.

[Français]

J'aimerais maintenant parler du système de détermination du statut de réfugié. Les réfugiés sont un sujet d'intérêt pour les membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense comme l'atteste les questions envoyées à l'avance par le sénateur Kenny et les membres de ce comité. Les réponses à ces questions spécifiques vous ont déjà été soumises par écrit.

La Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés en vigueur depuis juin 2002 a introduit de nouvelles mesures de contrôle pour s'assurer que les gens posant une menace pour le Canada ne puissent pas entrer au pays tout en abusant du système de détermination du statut de réfugié.

L'entente dont on vous avait parlé en juin 2002 a été signée le 5 décembre 2002. Il s'agit d'une entente bilatérale entre les États-Unis et le Canada. Cette entente permettra au Canada de retourner les demandeurs d'asile aux États-Unis sans entendre leur demande et vice versa. Les règlements proposés prévoient des exceptions dans les cas de réunification des familles, dans les cas de mineurs non accompagnés et dans certaines zones spécifiques.

L'entente ne sera applicable qu'au point d'entrée de la frontière canado-américaine. Nos règlements ont été publiés le 26 octobre 2002 et la période de publication s'est achevée le 26 novembre 2002.

Lors de la comparution de ma collègue en juin 2002, vous avez posé certaines questions relativement aux renvois de revendicateurs aux États-Unis lorsqu'ils présentent leur

we share with you the instructions we sent a few weeks ago to our officials explaining them how to use the procedure of Direct Back or preventive detention in the case of airports.

We must ensure that the massive claims at Canada-U.S. border points may be examined safely and completely before we are able to return claimants to the U.S. for a certain period, if needed.

You may have heard the Minister of Citizenship and Immigration, the honourable Denis Coderre, refer to a need for reform of our refugee determination system in the speech he delivered in Toronto on March 7, 2003. While you are interested in what he meant, we cannot, at this point, tell you more because it is too early in the process.

Any proposal of reform will be the result of discussions with the Immigration and Refugee Board and government departments involved, and different stakeholders. Everything will be subject to the approval of Parliament.

In conclusion, Citizenship and Immigration Canada remains committed to protect and strengthen the integrity of both our refugee and immigration systems. We are also committed to ensuring the security and safety of all Canadians while facilitating the movement of bona fide people and goods.

I hope that my brief presentation of the progress made and the accomplishments achieved since Joan Atkinson appeared before you in June 2002 will assure you that these are goals we are actively pursuing.

[English]

Senator Cordy: I would like to focus on the Safe Third Country Agreement that is part of the Smart Border Action Plan. This agreement has actually been on the books in Canada for a number of years, but, hopefully, will be implemented in the near future.

Could you just work through it for me? When someone coming from the United States arrives at a land border and claims to be a refugee, would there be a screening right there? Could you just work through exactly what would happen?

Mr. Jean: A third-country national coming from the United States, arriving at the Canadian port of entry, would be subject to be returned to the United States, where their claim for protection as a refugee would be heard. They would be declared ineligible unless they meet one of the exemptions.

The first thing I should say is this agreement we are negotiating with the United States is only for land ports of entry. We are not talking about airport situations. If third-country nationals who arrive from the United States want to claim asylum, unless they meet one of our exceptions — family class, unaccompanied minors or people who could be subject to the death penalty if they were returned to the United States — they would be returned, on

demande à la frontière. C'est dans ce contexte que nous partageons avec vous aujourd'hui les instructions que nous avons envoyées, il y a quelques semaines, à nos officiels en leur expliquant comment utiliser la procédure du «Direct Back» ou la détention préventive dans les cas des aéroports.

Nous devons nous assurer que les revendications massives aux points frontaliers canados-américains ne puissent être examinées de façon sécuritaire et en entier, avant de nous permettre de retourner aux États-Unis les revendicateurs pour une durée déterminée, le cas échéant.

Vous avez peut-être entendu le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, l'honorable Denis Coderre, lors de son discours prononcé à Toronto le 7 mars dernier sur le besoin de réforme de notre système de détermination du statut de réfugié. Bien que cela soit d'intérêt pour vous, il serait prématuré pour moi d'en parler puisque nous en sommes qu'au début de la réflexion.

Toute proposition de réforme sera le résultat de discussions avec la Commission de l'immigration et du statut de réfugié et les ministères concernés et divers intervenants. Tout cela sera sujet à l'approbation du Parlement.

En conclusion, Citoyenneté et Immigration Canada réitère à nouveau son engagement vis-à-vis le maintien et le renforcement de l'intégrité de nos programmes d'immigration et de protection des réfugiés. Nous réitérons aussi notre engagement de renforcer la sûreté du pays et la sécurité de tous les Canadiens, tout en facilitant le déplacement des gens de bonne foi et du commerce légitime.

J'espère que ma brève présentation sur les progrès accomplis depuis la comparution de ma collègue en juin 2002 pourra vous donner l'assurance que nous prenons les mesures nécessaires, jour après jour, afin de respecter nos engagements.

[Traduction]

Le sénateur Cordy: Je voudrais poser une question sur l'Entente sur les pays tiers sûrs qui fait partie du Plan d'action pour une frontière intelligente. Cette entente est en gestation au Canada depuis plusieurs années et il est à espérer qu'elle sera bientôt mise en place.

Pourriez-vous m'expliquer comment elle fonctionne? Lorsque quelqu'un arrive des États-Unis à une frontière terrestre et prétend être un réfugié, ferait-on un contrôle sur place? Pourriez-vous expliquer exactement ce qui se passerait?

M. Jean: Un ressortissant d'un pays tiers venant des États-Unis, qui arrive à un point d'entrée canadien, s'exposerait à être refoulé aux États-Unis où sa demande de protection à titre de réfugié serait entendue. Il serait déclaré inadmissible, sauf s'il peut bénéficier d'une des dispenses.

La première remarque que je voudrais faire est que l'entente que nous négocions avec les États-Unis ne concerne que les points d'entrée terrestres. Elle ne concerne pas les aéroports. Si des ressortissants de pays tiers qui arrivent des États-Unis veulent demander asile, à moins de faire l'objet d'une de nos dispenses — catégorie de la famille, mineurs non accompagnés ou personnes qui pourraient être condamnés à la peine de mort si

the principle that their claim for protection should be heard in the United States. It would be the same case, in reverse, for a third-country national entering the United States from Canada.

Senator Cordy: If you have a family tie in Canada, is that an exception that allows you to claim refugee status?

Mr. Jean: It has to be a close family tie.

Senator Cordy: That was my question. How close a family tie is it?

Mr. Bruce Scofield, Director, Policy Development and International Coordination, Refugees Branch, Citizenship and Immigration Canada: The family relationships that are recognized in the agreement include the nuclear family, that is, one spouse and dependent children, but also the siblings, parents, grandparents, grandchildren, uncles, aunts, nieces or nephews of the applicant. However, I would like to add that the relative in Canada must have status, i.e., either be a citizen, a permanent resident, or someone who is in the process of having a refugee claim adjudicated after having been found eligible to make a refugee claim in Canada. Visitors, for example, or people without status in Canada, cannot serve to qualify a refugee claimant for this exemption.

Senator Cordy: You also mentioned minors who are unaccompanied. Do unaccompanied minors arrive at the border?

Mr. Jean: It is a fairly frequent occurrence in all countries that unaccompanied minors present themselves and claim asylum. In this context, we would not return these people to the United States. We would take the appropriate measures to ensure that there are guardianship arrangements and that their claim for protection is examined under our normal procedures.

Senator Cordy: Where would minors go, since they are unable to look after themselves either in Canada or the United States?

Mr. Jean: We have a process whereby we deal with provincial authorities, who will make sure that appropriate guardians are assigned. Their claim would be examined in that context also.

Senator Cordy: Do you try to determine how they actually got here? They could not have come from a third country by themselves, could they?

Mr. Jean: We try to examine that. Of course, we always try to see what we can do; but the arrival of unaccompanied minors at ports of entry is a very common phenomenon, both in Western Europe and in North America.

Senator Smith: On the point that you both raised, about how people had to meet one of the criteria, we have all read the stories about the large number of people from Pakistan coming from the

elles étaient déportées aux États-Unis —, ils seraient déportés, en se basant sur le principe que leur demande de protection devrait être entendue aux États-Unis. Il en serait de même, mais à l'inverse, pour un ressortissant d'un pays tiers qui entrerait aux États-Unis par le Canada.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le fait d'avoir des liens familiaux au Canada constitue une exception qui permet de demander le statut de réfugié?

M. Jean: Il doit s'agir de liens familiaux étroits.

Le sénateur Cordy: C'était ma question. De quels liens familiaux étroits s'agit-il?

M. Bruce Scofield, directeur, Développement des politiques et coordination internationale, Direction générale des réfugiés, Citoyenneté et Immigration Canada: Les relations familiales reconnues dans l'entente sont la famille nucléaire, c'est-à-dire un conjoint et les enfants à charge, mais aussi les frères et sœurs, les parents, les grands-parents, les petits-enfants, les oncles, les tantes, les nièces ou les neveux du demandeur. Je tiens cependant à ajouter que le membre de la famille établi au Canada doit avoir un statut, c'est-à-dire qu'il doit être citoyen canadien, résident permanent ou être en attente d'une décision sur le statut de réfugié après avoir été considéré comme admissible à une demande de statut de réfugié au Canada. Par exemple, les visiteurs ou les personnes sans statut au Canada ne peuvent pas rendre un demandeur d'asile admissible à cette exemption.

Le sénateur Cordy: Vous avez également mentionné les mineurs non accompagnés. Est-ce que des mineurs non accompagnés arrivent à la frontière?

M. Jean: Il est relativement fréquent dans tous les pays que des mineurs non accompagnés se présentent et demandent asile. Dans ce contexte, nous ne les déportons pas aux États-Unis. Nous prenons les mesures appropriées pour que des dispositions de tutelle soient prises et que leur demande de protection soit examinée selon nos procédures habituelles.

Le sénateur Cordy: Où iraient les mineurs, étant donné qu'ils ne sont pas capables de subvenir à leurs besoins au Canada ou aux États-Unis?

M. Jean: Nous avons mis en place un processus de collaboration avec les autorités provinciales qui veilleront à nommer des tuteurs appropriés. Leur demande serait également examinée dans ce contexte.

Le sénateur Cordy: Tentez-vous de déterminer comment ces mineurs sont arrivés? Ils ne pourraient probablement pas arriver d'un pays tiers non accompagné.

M. Jean: Nous étudions la question. Nous nous efforçons bien entendu toujours de voir ce que nous pouvons faire, mais l'arrivée de mineurs non accompagnés à des points d'entrée est un phénomène très courant en Europe occidentale et aux États-Unis.

Le sénateur Smith: En ce qui concerne la question que vous avez soulevée l'un et l'autre sur les possibilités de répondre à ces critères, nous avons tous lu des articles signalant le nombre élevé

States recently. What exemption would they qualify under?

Mr. Jean: These people, unless they have a relative in Canada, probably would not qualify for an exemption. They would, in all likelihood, be returned to the United States for their claim for protection to be heard there.

Senator Smith: I do not recall reading too much about relatives in Canada. The volume seems very high.

Mr. Jean: The Safe Third Country Agreement is not currently in place. We have signed an agreement on the Canadian side to prepublish our regulations; the U.S. is about to publish theirs. We hope to implement the agreement next summer.

Senator Smith: At present, they do not need to fit one of these exemptions. They just show up, so that is why it is irrelevant to their particular circumstances at the moment?

Mr. Jean: That is correct.

Senator Cordy: We have heard the term "asylum shopping," or shopping for where would it be easier to claim refugee status, Canada or the United States. Is a claimant allowed to seek asylum in more than one country at the same time?

Mr. Jean: The objective of the Safe Third Country Agreement is that people should avail themselves of protection and claim asylum at the first opportunity; that is, in the country where they first entered, rather than what would be referred to as "country of choice." The only exception that we want to make is for people who have a close relative in the other country.

Senator Cordy: You stated in your documentation that this is only at land crossings and does not apply to people who come by air. What happens when people arrive by air and do not have documentation? Today, you have to show your ID at least twice before you get on the airplane. What then happens to a person who arrives at Pearson airport with no documentation, but is claiming refugee status?

Mr. Jean: Perhaps it would be useful for me to explain how people arrive without documentation. They may have had it when they got on the plane; they may destroy or hide it during the flight, or they may have an escort on the flight. They will give their identification to someone involved in smuggling, to possibly recycle that documentation in terms of criminal activities.

de personnes originaires du Pakistan qui sont arrivées dernièrement par les États-Unis. En vertu de quelle exemption seraient-elles admissibles?

M. Jean: Ces personnes, à moins d'avoir un membre de leur famille au Canada, ne seraient probablement pas admissibles à une dispense. Elles seraient, selon toute probabilité, renvoyées aux États-Unis pour que leur demande de protection soit entendue là-bas.

Le sénateur Smith: Je ne me souviens pas qu'il ait été question de parents au Canada dans les articles que j'ai lus. Le nombre de personnes en provenance du Pakistan est, semble-t-il, très élevé.

M. Jean: L'Entente sur les pays tiers sûrs n'est pas encore en place. Nous avons signé une entente du côté canadien en vue de la prépublication de nos règlements; les États-Unis sont sur le point de publier les leurs. Nous espérons mettre l'entente en oeuvre au cours de l'été prochain.

Le sénateur Smith: Il n'est pas nécessaire que ces personnes fassent l'objet d'une de ces exemptions à l'heure actuelle. Elles se présentent et c'est pourquoi cela ne s'applique pas dans les circonstances actuelles.

M. Jean: C'est bien cela.

Le sénateur Cordy: Nous avons entendu l'expression «magasinage pour un asile» ou un magasinage pour un endroit où il serait plus facile de demander le statut de réfugié, du Canada ou des États-Unis. Est-ce qu'un demandeur a le droit de demander asile dans plus d'un pays à la fois?

M. Jean: L'objectif de l'Entente sur les pays tiers sûrs est que les personnes concernées demandent la protection et l'asile à la première occasion, c'est-à-dire dans le pays où elles sont arrivées d'abord, plutôt que dans le pays appelé «pays de choix». La seule exception que nous soyons disposés à faire concerne les personnes qui ont un parent proche dans l'autre pays.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné dans votre document que cela concerne uniquement les points d'entrée terrestres et que cela ne s'applique pas aux personnes qui viennent en avion. Que fait-on dans le cas de personnes qui arrivent par la voie aérienne et n'ont pas les documents requis? À l'heure actuelle, on doit montrer au moins deux fois ses pièces d'identité avant d'embarquer dans l'avion. Que se passe-t-il lorsqu'une personne arrive sans les documents requis à l'aéroport Pearson et demande le statut de réfugié?

M. Jean: Il serait peut-être utile que j'explique comment les gens arrivent sans documents. Ces voyageurs étaient peut-être en possession de leurs documents lorsqu'ils ont embarqué dans l'avion; ils les ont peut-être détruits ou cachés pendant le vol ou étaient peut-être accompagnés d'une autre personne. On donne parfois son identité à quelqu'un qui est impliqué dans une fraude tout en prévoyant de recycler éventuellement les documents pour d'autres activités criminelles.

That is how many people arrive without documents. There is also the possibility that, between the time that they disembark from the plane and the time they arrive at the actual port of entry, they found ways to destroy it, hide it or give it to someone else.

What do we try to do about this? Using risk indicators and Advanced Passenger Information, we try to target flights using disembarkation teams. You have probably encountered Citizenship and Immigration officers who, in a very targeted way when you leave the plane, will examine your documents to see whether or not you are someone who should be examined more closely. If you do not have a document, they know it is either on the plane or with someone else on the plane.

For people who arrive either truly undocumented or improperly so, the key issue for us is whether we have suspicions about their identity. If we have suspicions, we may go further in terms of screening or decide to use detention. We are trying to make sure these people are not a security risk to the country. If they have not been cooperative in establishing their identity, this may be a problem.

It is not so much that they would need a visa to come to Canada, but if they only have a passport, that does not mean we do not know their identity.

We are more concerned about people who are not helping us to find out who they are. These are the people we want to screen thoroughly and whom we may have to detain, in order to see if they come with the appropriate documentation and pursue security checks.

Senator Cordy: I got off a flight in January and was asked to show identification again. Do you look at flight risk, so to speak, and have someone check at the point of embarkation?

Mr. Jean: Using both intelligence systems and the new tools we have, like Advanced Passenger Information that provides more intelligence information, we try to target flights that we know pose the greater risk for us. That allows us to do two things: target a threat in an effective way, and be more effective in processing legitimate travellers quickly.

Senator Cordy: Before September 11, I had heard from people that it was easier to get a visa to go to the United States, but it was easier to become a refugee in Canada. Was that true then and is it true today?

Mr. Jean: The Canadian visa screen has always been considered very effective. Our colleagues in the United States have always felt so. I think that it has certainly come into the public eye more since September 11. As far as refugee systems are concerned, Canada and the United States probably have two of the most generous in the world. They are comparable. The

C'est de cette façon que de nombreuses personnes arrivent sans documents. Il est également possible qu'entre l'heure du débarquement de l'avion et l'heure où ils arrivent au port d'entrée, ces voyageurs aient trouvé une possibilité de les détruire, de les cacher ou de les passer à une autre personne.

Que fait-on dans ces cas-là? En s'appuyant sur les indicateurs de risque et sur l'Information préalable sur les passagers, nous tentons de cibler les vols avec le concours des équipes de débarquement. Vous avez probablement déjà rencontré des agents de Citoyenneté et Immigration qui, de façon très ciblée, au débarquement de l'avion, vérifient les documents pour voir s'il ne conviendrait pas d'examiner votre cas de plus près. S'il vous manque un document, ils savent qu'il se trouve sur l'appareil ou qu'il est en possession d'une autre personne qui est dans l'avion.

En ce qui concerne les personnes qui arrivent sans documents ou sans être en possession de tous les documents nécessaires, ce qui importe, ce sont nos soupçons éventuels au sujet de leur identité. Si nous avons des soupçons, nous pouvons pousser le contrôle plus loin ou décider d'avoir recours à la détention. Nous voulons nous assurer que ces personnes ne constituent pas un risque pour la sécurité nationale. Si elles ne nous ont pas aidés à établir leur identité, cela risque de poser un problème.

Ce qui importe, ce n'est pas qu'elles aient besoin d'un visa pour venir au Canada mais le fait qu'elles aient un passeport n'est pas une preuve que nous ignorons leur véritable identité.

Nous sommes davantage préoccupés au sujet des personnes qui ne nous aident pas à déterminer leur identité. Ce sont les personnes que nous tenons à soumettre à un contrôle rigoureux et que nous devons peut-être placer en détention afin de vérifier si elles ont les documents requis et faire d'autres contrôles de sécurité.

Le sénateur Cordy: Au mois de janvier, on m'a demandé de montrer à nouveau mes pièces d'identité au débarquement de l'avion. Tenez-vous compte du degré de risque du vol et faites-vous faire des vérifications au point d'embarquement?

M. Jean: En utilisant les deux systèmes de renseignements et les nouveaux outils qui sont en place, comme l'Information préalable sur les passagers qui donne des renseignements utiles supplémentaires, nous tentons de cibler les vols qui posent le plus gros risque pour nous. Cette façon de procéder nous permet de cibler efficacement une menace et d'être plus efficaces dans le traitement rapide des voyageurs légitimes.

Le sénateur Cordy: Avant le 11 septembre, j'avais entendu dire qu'il était plus facile d'obtenir un visa pour aller aux États-Unis mais qu'il était plus facile de devenir réfugié au Canada. Était-ce bien le cas alors et l'est-ce encore aujourd'hui?

M. Jean: Le système de contrôle pour délivrer les visas canadiens a toujours été considéré comme très efficace. Nos collègues américains l'ont toujours pensé. Je pense que c'est davantage connu du public depuis le 11 septembre. En ce qui concerne les processus de détermination du statut de réfugié, les systèmes canadien et américain sont probablement parmi les plus

processes are different, but a fair number of people are accepted on both sides.

We want to make sure that people who do not deserve protection do not find a way to abuse that system. This must be one of our objectives. We also have to make sure that the people who deserve protection are processed as fast as possible.

Senator Cordy: Are there differences between the two countries?

Mr. Jean: Under the refugee determination system in the U.S., you first make a claim for asylum. If you arrive undocumented, or if you have misrepresented your situation, you are first put through what is called a "credible fear filter." More than 90 per cent of people pass this filter, but the idea is that all people who arrive undocumented or come through some form of misrepresentation are initially detained. As soon as they meet the credible fear filter, unless people are a security risk, they are released. An asylum officer, an independent public servant who can say yes, but does not have the authority to say no, per se, will then process them. Claims of people who are not accepted at that first level are referred to an immigration judge who, through a process called "withholding of immigration," can grant asylum and look at other risks of return like torture. People also have access to an appeal to the Board of Immigration Appeals. That is, in essence, how the U.S. system works.

After that, they enter into the enforcement stream, which is similar to the process in Canada of trying to make sure that these people can be removed.

In Canada, as you know, people arrive and submit their claim. Unless we are able to say they are ineligible because they are a serious criminal or something similar, their cases are referred to the Immigration and Refugee Board, which will hear the claims and make the determination as to whether people deserve protection. If they do, they will eventually be granted permanent residence. If they do not deserve protection, the case goes back to Citizenship and Immigration. At some point, a pre-removal risk assessment is done to determine whether there is a risk for those people to return. Maybe the circumstances in their country have changed between the time their case was determined and when we are preparing to return them.

Senator Cordy: Is a risk assessment done before this process begins, or only after you are turned down? Is it not done earlier than that?

accessibles au monde. Ils sont comparables. Les processus sont différents mais un assez grand nombre de personnes sont acceptées dans les deux pays.

Nous voulons nous assurer que les personnes qui ne méritent pas de protection ne trouvent pas une possibilité de recours abusif à ce système. Ce doit être un de nos objectifs. Il est en outre nécessaire de s'assurer que la demande des personnes qui méritent une protection soit traitée le plus rapidement possible.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il des différences entre les deux pays?

M. Jean: Selon le processus de détermination du statut de réfugié américain, il est nécessaire de faire d'abord une demande d'asile. Si vous n'avez pas les documents requis ou si vous avez menti sur votre situation, on vous fait passer par ce que l'on appelle un «filtre pour craintes plausibles». Plus de 90 p. 100 des personnes réussissent ce test, mais le principe est que toutes les personnes qui arrivent sans être en possession des documents requis ou qui ont menti sur leur situation sont détenues dans un premier temps. Elles sont libérées dès qu'elles ont réussi le test du «filtre pour craintes plausibles», à moins de poser un risque pour la sécurité. Un agent au droit d'asile, c'est-à-dire un fonctionnaire indépendant qui peut donner son approbation mais n'a pas le pouvoir de refus comme tel, traite leur demande. Les demandes qui ne sont pas acceptées à ce premier palier sont soumises à un juge de l'immigration qui, en vertu d'un processus appelé «maintien de l'immigration» peut accorder le droit d'asile et examiner d'autres risques liés à un retour dans le pays d'origine, comme la torture. Les personnes ont également accès à une possibilité d'appel devant le Board of Immigration Appeals (conseil des appels en matière d'immigration). C'est donc ainsi que le système américain fonctionne en gros.

Après cela, ces personnes sont acheminées vers les responsables de l'exécution de la loi, étape qui est analogue au processus canadien consistant à s'assurer que ces personnes puissent être renvoyées.

Au Canada, certaines personnes présentent leur demande dès leur arrivée. Sauf si nous sommes en mesure de décider qu'elles sont inadmissibles en raison d'antécédents criminels graves ou pour d'autres motifs semblables, leur cas est soumis à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié qui entendra les demandes et déterminera si ces personnes ont droit à une protection. Dans l'affirmative, on leur accordera la résidence permanente. Sinon, l'affaire sera renvoyée à Citoyenneté et Immigration. À un certain moment, une évaluation des risques préalable au renvoi est faite pour déterminer si le retour de ces personnes dans leur pays pose des risques pour elles. La situation a peut-être changé dans leur pays depuis le moment où leur cas a été examiné et celui où on se prépare à les renvoyer.

Le sénateur Cordy: Est-ce qu'une évaluation des risques est effectuée avant le début de ce processus ou seulement après le rejet de la demande? N'est-elle pas effectuée avant cela?

Mr. Jean: I meant risk in the return of people to their country of origin. For example, would they be subject to torture? Have the conditions in the country of origin changed meanwhile?

Senator Cordy: Risk assessment to the individual?

Mr. Jean: Risk assessment in Canada is done when people first arrive.

Senator Banks: As the chairman said, we are interested in being better informed for when we go to the United States to meet with counterparts and some U.S. Administration people who have perceptions about refugee entry into Canada in particular, and immigration in general. Many Canadians have those concerns, and you probably receive many letters about them.

You referred to people who deplane without documentation. We already know by definition that there is something fishy.

I have never heard a satisfactory answer to this question. No passenger airplane can, in normal circumstances, land here without some sort of permission from the Government of Canada. Would it not be very simple to say to people coming from foreign countries, perhaps with some exceptions, that all passengers who get on a plane will give their travel documents to a person from the airline and that they will be returned when they arrive at Canadian Immigration? We would then never see people at a Canadian Immigration post at an airport without documents. However they got them, they would have the documents with which they boarded the airplane. Has any one thought about that?

Mr. Jean: Yes. The first point is that we must remember that people who deserve protection in many cases fled their country of origin using fraudulent documents because their government will not issue travel documents.

As to your point about airlines putting all documents in sealed plastic bags and then returning them upon arrival at destination, it is a matter of volume. If you were to try to do this to find the few, the congestion created would be such as to impede severely legitimate travellers.

Senator Banks: It is not a few. There are 25,000 people out there whom we cannot find.

Mr. Jean: On each flight, you may have at most two or three people in such a situation. You would be creating a process that several hundred passengers would have to endure because there are two or three without proper documentation. We have tried to develop means targeted at the people about whom we have concerns.

M. Jean: Il s'agissait des risques liés au renvoi de ces personnes dans leur pays d'origine. On se demande par exemple si elles seraient soumises à la torture ou si la situation a changé dans leur pays d'origine depuis leur arrivée.

Le sénateur Cordy: S'agit-il donc d'une évaluation des risques pour l'individu?

M. Jean: Une évaluation des risques est faite dès l'arrivée au Canada.

Le sénateur Banks: Comme l'a mentionné le président, nous aimerions être mieux informés pour le voyage que nous ferons aux États-Unis pour rencontrer nos homologues et quelques représentants de l'administration américaine qui ont certaines perceptions sur l'entrée des réfugiés au Canada et sur l'immigration en général. De nombreux Canadiens ont des préoccupations et vous recevez probablement de nombreuses lettres à ce sujet.

Vous avez mentionné des personnes qui débarquent de l'avion sans les documents requis. Nous savons d'emblée que c'est louche.

Je n'ai jamais entendu une réponse satisfaisante à cette question. Dans des circonstances normales, aucun passager d'un avion ne peut débarquer ici sans une permission du gouvernement du Canada. Ne serait-il pas très simple de dire aux passagers d'origine étrangère, en prévoyant peut-être quelques exceptions, que tous les passagers qui embarquent dans un avion devront remettre leurs titres de voyage à un employé de la compagnie aérienne et que ces documents leur seront rendus à leur arrivée au service d'immigration canadien? Plus personne n'arriverait à un poste d'Immigration Canada dans un aéroport sans ses documents. Quelle que soit la façon dont ils aient obtenu ces documents, ils seraient en possession des documents qu'ils avaient à l'embarquement. L'un de vous a-t-il des commentaires à faire à ce sujet?

M. Jean: Oui. Le premier facteur qu'il ne faut pas oublier est que les personnes qui méritent une protection se sont généralement enfuies de leur pays d'origine grâce à des documents falsifiés parce que leur gouvernement refuse de délivrer des titres de voyage.

En ce qui concerne la suggestion que vous avez faite que les compagnies aériennes placent tous les documents dans des sacs de plastique scellés et remettent les documents à leurs propriétaires à l'arrivée à destination, le volume pose un problème. Si l'on appliquait ce système pour tenter de détecter les quelques fraudeurs, la congestion ainsi provoquée risquerait de ralentir considérablement le passage des voyageurs légitimes.

Le sénateur Banks: Il ne s'agit pas d'un petit nombre de cas. Le nombre de personnes dont on a perdu la trace s'élève à 25 000.

M. Jean: Il y a peut-être tout au plus deux ou trois personnes dans ce cas sur chaque vol. On imposerait un processus à plusieurs centaines de personnes pour deux ou trois personnes qui ne seraient pas munies des documents requis. Nous avons tenté de mettre au point des systèmes de détection ciblés sur les personnes au sujet desquelles nous avons des soupçons.

Senator Banks: There is still a fairly significant number of people coming into Canada and obtaining protected status of some kind in the absence of travel documents. Am I wrong?

Mr. Jean: In 1990, we received resources from the government to embark on a control strategy. We started to station immigration control officers abroad —

Senator Banks: I know that. Am I wrong that there are still people getting off airplanes without travel documents?

Mr. Jean: You are not wrong.

Senator Banks: Canadian airline passengers, and passengers in much of the world, have accepted that, given the new regime, there are inconveniences for all of us. We did not previously need to present picture I.D, go through luggage screening and all of those things. We accept that there is a new regime now under which we must do those things. There are inconveniences. Tough. The inconvenience involved in of a couple of hundred plastic bags with documents being distributed when deplaning seems to me a small price to pay for security.

I understand that the number of people who have gained refugee status in Canada, and who have disappeared on us, is about 25,000. Weigh that fact against the inconvenience of ensuring that all travellers have a travel document when they get off the airplane.

Do you know the numbers of people who have obtained some kind of protection status and disappeared into the system in the United States? I am asking that question specifically with respect to our forthcoming trip to Washington.

Mr. Jean: On the first question, I was talking about immigration control officers, because since starting that program, we have intercepted two out of three people trying to gain direct access to Canada. We try to do deal with the one in three who are arriving in Canada in a targeted way, using intelligence information, rather than putting a process in place that looks fairly easy. However, the volume would create much congestion.

Senator Banks: People who arrive in Canada on foreign airplanes would take longer to get through the line than they do now. That is the nature of the bottleneck, right?

Mr. Jean: That would be part of it. The bottlenecks would be at the departure point, when collecting the travel documents from everyone, and at the point of landing when distributing them.

Even if you were to do that, it would still not be a perfect system unless you apply it at the border. If you do that at the exit to the gate, people will make documents disappear between departing the gate and arriving at the gate of Canada Customs. It is not a simple issue.

Le sénateur Banks: Un nombre relativement important de personnes qui arrivent au Canada obtiennent donc la protection sans être en possession des titres de voyage requis. Est-ce bien cela?

M. Jean: En 1990, nous avons reçu des ressources du gouvernement pour élaborer une stratégie de contrôle. Nous avons décidé de poster des contrôleurs de l'immigration à l'étranger...

Le sénateur Banks: Je le sais. Est-il exact qu'on laisse encore débarquer des voyageurs des avions sans qu'ils soient en possession des titres de voyage?

M. Jean: Ce n'est pas inexact.

Le sénateur Banks: Les passagers des compagnies aériennes canadiennes et ceux de la plupart des compagnies mondiales ont accepté certains inconvénients dans le contexte du nouveau régime qui a été établi. Il n'était pas nécessaire de présenter une pièce d'identité avec une photo ni de se soumettre à un contrôle des bagages ou à diverses autres formalités il y a quelques années. Nous avons accepté la mise en place d'un nouveau régime qui comporte des contraintes et des inconvénients. C'est difficile, mais les inconvénients que poserait la distribution de documents contenus dans deux centaines de sacs de plastique au débarquement de l'avion sont à mes yeux un prix peu élevé à payer pour la sécurité.

J'ai cru comprendre que le nombre de personnes qui ont acquis le statut de réfugié au Canada et dont on ne retrouve pas la trace s'élève à environ 25 000. Par conséquent, il est possible que les inconvénients liés à un système qui permettrait de s'assurer que tous les voyageurs ont un titre de voyage soient minimes.

Savez-vous combien de personnes ont obtenu la protection à leur arrivée aux États-Unis et se sont fondues dans la masse? Je pose la question en prévision de notre voyage à Washington.

M. Jean: En ce qui concerne la première question, je parlais de contrôleurs de l'immigration, parce que depuis que nous avons mis ce programme en place, nous avons intercepté deux personnes sur trois qui tentaient d'avoir un accès direct au Canada. Nous tentons de régler le cas de la troisième personne de façon ciblée, en utilisant des renseignements utiles, au lieu de mettre en place un processus à première vue assez facile qui créerait toutefois une forte congestion à cause du volume.

Le sénateur Banks: Le passage au contrôle des personnes qui arrivent au Canada sur des appareils étrangers serait plus long. N'est-ce pas lié à la nature même du goulot d'étranglement?

M. Jean: Cela en ferait partie. Les goulots d'étranglement se formeraient au point de départ, au ramassage des titres de voyage de tous les passagers, et au point de débarquement, lors de la distribution de ces documents.

Même si l'on optait pour ce système, il ne serait pas parfait, à moins de le mettre en oeuvre à la frontière. Si on le faisait à la sortie de la porte, les voyageurs feraient disparaître les documents entre le départ de cette porte et l'arrivée à la porte de Douanes Canada. C'est très complexe.

Your second question was about the number of people in the United States who arrived as refugees and since disappeared. There are 300,000 warrants for removals in the United States. We also know from previous testimony before the Congress of the U.S. that officials estimate that approximately 40 per cent of the people who are illegally in the United States entered the country legally.

Senator Banks: Returning to the Safe Third Country Agreement, and the exemptions thereto, if I were in the United States and wished to get into Canada — the larger number is coming this way — and have not succeeded by legitimate means, I will find another way. If I drop a minor at the border, — leave a baby in a basket on the doorstep, so to speak — that young person would be admitted to Canada. Would that young person not qualify others to be admitted because he or she would have status and the family connection to which Mr. Scofield referred? The uncle or the daddy would be able to claim a family member in Canada.

Mr. Scofield: When we were negotiating the agreement, the potential of exploiting children in this way was of great concern to both governments. The exceptions are valid only for people who are 18 years of age or older when in the process of making a refugee claim. This makes it less attractive to try to use children in this way.

If a child arrives as an unaccompanied minor, the child would be allowed into Canada. The child would be allowed to make a refugee claim. If the parents appear shortly thereafter to try to base a claim to an exception on the presence of that child, they will not be allowed to do so because the child is, by definition, under 18. As long as that child has not been granted refugee status, which is a process that takes at least a year or more in Canada, the parents will not be able to use that child as an anchor relative.

Senator Banks: If I take a 16-year-old to the border, I have a pretty good shot at being able to use that child in two years.

Mr. Scofield: The incentive to take advantage of children that way is greatly reduced if you have to wait for years in the U.S., or elsewhere, before you can do that.

Senator Banks: The process takes years anyway, by definition.

Mr. Scofield: Yes, it does. That is partly why it is a disincentive for the rest of the family to send the child on ahead.

Senator Banks: Do we know that for a fact?

Mr. Scofield: Canada is party to the Convention on the Rights of the Child, which requires us to take the interests of children into consideration. This was the best way we could find to structure the agreement to deter their exploitation.

Votre deuxième question concerne le nombre de personnes qui ont disparu après leur arrivée aux États-Unis. On a émis 300 000 mandats de renvoi aux États-Unis. Des témoignages devant le Congrès américain nous ont appris que les fonctionnaires estiment qu'environ 40 p. 100 des personnes qui résident illégalement aux États-Unis y sont entrées légalement.

Le sénateur Banks: Toujours en ce qui concerne l'Entente sur les pays tiers sûrs et les dispenses, si j'étais aux États-Unis et que je désirais entrer au Canada — c'est ainsi que la plupart des réfugiés arrivent —, et que je n'avais pas réussi par des moyens légitimes, je trouverais une autre possibilité. Si je laissais un mineur à la frontière — si j'abandonnais en quelque sorte un bébé dans un panier sur le seuil de la porte —, cette jeune personne serait admise au Canada. Cette jeune personne ne permettrait-elle pas à d'autres personnes de devenir admissibles parce qu'elle aurait un statut et en raison des liens familiaux mentionnés par M. Scofield? L'oncle ou le père pourrait faire une demande en mentionnant qu'un membre de la famille est au Canada.

M. Scofield: Lorsque nous avons négocié l'entente, la possibilité d'une exploitation semblable d'enfants était une des grandes préoccupations des deux gouvernements. Les dispenses ne sont valables que pour les personnes qui sont âgées de 18 ans ou plus lorsqu'elles présentent une demande de statut de réfugié. L'exploitation des enfants à cette fin est donc moins attrayante.

Si un enfant arrivait au Canada comme mineur non accompagné, il serait autorisé à y entrer et on lui permettrait de faire une demande de statut de réfugié. Si le parent présente une demande peu de temps après en invoquant la présence de cet enfant comme dispense, on ne lui permettra pas de le faire parce que l'enfant est âgé de moins de 18 ans. Tant qu'on ne lui aura pas accordé le statut de réfugié, procédure qui dure au minimum un an au Canada, les parents ne pourront pas invoquer sa présence pour obtenir une dispense.

Le sénateur Banks: Si j'amène un enfant âgé de 16 ans à la frontière, j'ai de bonnes chances de pouvoir en profiter dans deux ans.

M. Scofield: La motivation d'exploiter les enfants de la sorte est considérablement réduite s'il faut attendre des années, aux États-Unis ou dans un autre pays, pour obtenir la dispense.

Le sénateur Banks: Le processus dure de toute façon des années.

M. Scofield: Oui. C'est une des raisons pour lesquelles ce système dissuade d'autres membres de la famille d'envoyer l'enfant d'abord.

Le sénateur Banks: En a-t-on l'assurance?

M. Scofield: Le Canada est partie à la Convention relative aux droits de l'enfant, qui nous oblige à prendre les intérêts des enfants en considération. C'est la meilleure formule que l'on ait trouvée pour agencer l'entente de façon à éviter l'exploitation des enfants.

Senator Smith: To return to the difference between our system and the American system, on a per capita basis, do we have a much higher number of successful refugee claimants? Do you know those ratios offhand?

Mr. Jean: Are you talking acceptance rates or volumes of claims?

Senator Smith: Both, but the end result is the most important one.

Mr. Jean: The difference in acceptance rates is not that substantial. If I refer to recent figures, it is 58 per cent versus 53 per cent, if I am not mistaken.

It is an estimate in the U.S. because, as I said before, there are two levels. The first level is the asylum officers, who accept somewhere around 30 per cent, and then there is the immigration judge at the second level, who may also say yes. We have two levels that can say yes, and also a third level, the Immigration and Refugee Board.

Senator Smith: On a per capita basis, is ours not quite a bit higher?

Mr. Jean: If you accept the estimates of the United States, there rate is somewhere around 53 per cent. Ours is 58 per cent.

Senator Smith: I am not talking about that. Their population is nine times ours.

Mr. Jean: You are talking volume of claims.

Senator Smith: Yes, per capita.

Mr. Jean: This is a very good question. Prior to the reform of the asylum system in the U.S. in 1996, they used to have over 300,000 claims. They had, per capita, roughly the same volume of claims that we had. In 1996, because of a combination of factors — first, they had a number of boat arrivals from China, including the one that arrived in the harbour of Manhattan, then the first terrorist attempt on the World Trade Center — they had huge pressures on irregular migration. They decided to reform their asylum determination system.

They decided that if you claim asylum in the United States, you do not have access to either social services or job offers until either you are approved as a refugee or you have been there six months. Either you have been accepted, or the government has taken so long, six months, to decide that they give you a work permit while you await that decision. That has taken the number of refugee claims in the United States down to the level of approximately 60,000 in 2001.

Senator Smith: What was our number?

Le sénateur Smith: Toujours à propos de la différence entre notre processus et le processus américain, est-ce que le nombre de demandeurs d'asile qui obtiennent satisfaction est beaucoup plus élevé par habitant au Canada qu'aux États-Unis? Pouvez-vous mentionner les pourcentages?

M. Jean: S'agit-il du pourcentage de demandes acceptées ou du volume de demandes?

Le sénateur Smith: Les deux, mais c'est le résultat final qui importe le plus à mes yeux.

M. Jean: La différence dans le pourcentage de demandes acceptées n'est pas très marquée. D'après des chiffres récents, les pourcentages sont de 58 p. 100 et de 53 p. 100 respectivement, si je ne me trompe.

En ce qui concerne les États-Unis, il s'agit d'une estimation parce que, comme je l'ai déjà mentionné, il y a deux paliers dans ce pays. Le premier est celui des agents d'octroi d'asile, qui acceptent environ 30 p. 100 des demandes, puis le deuxième est celui du juge de l'immigration qui peut également accepter des demandes. Au Canada, il y a deux paliers où les demandes peuvent être acceptées, ainsi qu'un troisième, celui de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié.

Le sénateur Smith: Notre pourcentage n'est-il pas un peu plus élevé par habitant?

M. Jean: Si vous vous basez sur les estimations américaines, le taux est d'environ 53 p. 100 en ce qui concerne les États-Unis. En ce qui nous concerne, il est de 58 p. 100.

Le sénateur Smith: Ce n'est pas ce que je demande. La population américaine représente neuf fois la nôtre.

M. Jean: Vous parlez de volume de demandes.

Le sénateur Smith: Oui, par habitant.

M. Jean: C'est une excellente question. Avant la réforme de la procédure d'octroi d'asile aux États-Unis, c'est-à-dire avant 1996, il y avait plus de 300 000 demandes, ce qui représentait à peu près le même volume que chez nous, par habitant. En 1996, en raison de divers facteurs — notamment d'un certain nombre d'arrivées par bateau de la Chine, y compris celui qui avait jeté l'ancre dans le port de Manhattan, puis en raison de la première tentative d'attentat terroriste sur le World Trade Center —, les migrations clandestines ont été soumises à d'énormes pressions. Les États-Unis ont décidé de remanier leur système de détermination du droit d'asile.

Les autorités américaines ont décidé que la personne qui demande asile aux États-Unis n'a pas accès aux services sociaux ni aux offres d'emploi tant que sa demande de statut de réfugié n'a pas été acceptée ou si elle ne séjourne pas dans le pays depuis au moins six mois. Vous avez été accepté ou le gouvernement met six mois à décider de vous accorder un permis de travail en attendant qu'une décision soit rendue. Ce changement a fait diminuer le nombre de demandes de statut de réfugié à environ 60 000 aux États-Unis en 2001.

Le sénateur Smith: Quels sont les chiffres en ce qui nous concerne?

Mr. Jean: Our numbers were 44,000 in 2001 and 33,000 in 2002.

Senator Smith: That is the number I am getting at.

Mr. Jean: That is where you must be careful. The volume of asylum claims in the U.S. went down dramatically after the 1996 reforms. The volumes of irregular migration to the United States did not go down at all. Every year, there are 300,000 new irregular migrants, according to government officials and academics, and that number never went down. That means that because there is a disincentive to claim asylum and they no longer have access to a work permit, people do not claim. They claim defensively once they are apprehended.

There is a bit of choice here. Do you want a lower number of asylum claims but have people get on the ground and get lost, or, as in Canada, people who claim up front? We make a determination that either you deserve protection or you do not. If you do not deserve it, you enter the enforcement stream. Making the comparison per capita just on the basis of asylum claims is dangerous because you are comparing apples and oranges.

Senator Smith: If you do a per capita comparison, it is still five times here.

Mr. Jean: When you look at the international pressures of dealing with asylum and irregular migration, many countries are doing well on the asylum front. That does not mean they are any more effective than we are at removing these people.

Senator Smith: That could be, but many people use it as a form of queue jumping, because maybe they cannot succeed under the point system or the normal pattern. I could tell you a dozen stories to illustrate that, but I do not need to because you know them. I do not think anyone here has any qualms about bona fide refugees. It is the bona fide queue jumpers that we find troubling.

Mr. Jean: That is the challenge. We are doing a lot of comparative studies now, and we find that most countries are spending \$9 out of every \$10 on finding people who abuse the system.

The Chairman: Mr. Jean, would it be possible for you to prepare a short comparison for us of the American and the Canadian situations, highlighting the apples and oranges, as you just did? I would also be curious to know about the situation on the southern border of the U.S. and whether you have any information about Mexican illegal entrants currently on the loose in the United States. We are not looking for a 20-page document; we are looking for a very short, one- or two-page maximum, comparison.

M. Jean: En ce qui nous concerne, ils sont de 44 000 en 2001 et de 33 000 en 2002.

Le sénateur Smith: C'est ce que je voulais.

M. Jean: C'est là qu'il faut être attentif. Aux États-Unis, le volume des demandes d'asile a considérablement diminué après les réformes de 1996. Le volume de migrations clandestines n'a cependant pas diminué du tout. D'après les fonctionnaires et d'après des chercheurs universitaires, le nombre annuel de migrants clandestins est de 300 000 et il n'a jamais diminué. La conclusion est donc qu'étant donné que ces personnes sont dissuadées de demander le droit d'asile et n'ont plus accès à un permis de travail, elles ne présentent pas de demande. Ces migrants clandestins en présentent une à titre défensif lorsqu'ils sont appréhendés.

On a un certain choix. Veut-on que le nombre de demandes d'asile soit moins élevé mais que les personnes concernées s'évanouissent dans la nature après être arrivées sur place ou, comme au Canada, que les intéressés fassent d'abord une demande? Dans ce cas, nous décidons si vous méritez la protection. Sinon, vous êtes acheminé vers le responsable de l'application de la loi. Il est dangereux de faire une comparaison par habitant en se basant uniquement sur les demandes d'asile parce qu'on tenterait en fait de comparer des pommes et des oranges.

Le sénateur Smith: Par habitant, le nombre est malgré tout cinq fois plus élevé au Canada.

M. Jean: Compte tenu des pressions exercées à l'échelle internationale pour régler la question du droit d'asile et de la migration clandestine, de nombreux pays s'en tirent bien en ce qui concerne le droit d'asile. Ce n'est toutefois pas pour cela qu'ils sont plus efficaces en ce qui concerne l'expulsion de ces personnes.

Le sénateur Smith: C'est possible, mais de nombreuses personnes utilisent ce moyen pour resquiller parce qu'elles n'arriveraient pas à leurs fins selon le système de points ou selon la procédure normale. Je pourrais vous raconter des dizaines d'anecdotes à ce sujet, mais ce n'est pas nécessaire parce que vous êtes déjà au courant. Je pense que personne n'a d'appréhensions en ce qui concerne les réfugiés légitimes. Ce sont les resquilleurs sous couvert de légitimité qui nous préoccupent.

M. Jean: C'est ce qui pose un défi. Nous faisons actuellement de nombreuses études comparatives et nous constatons que la plupart des pays consacrent neuf dixièmes de leur budget à la détection des personnes qui abusent du système.

Le président: Monsieur Jean, serait-il possible que vous établissiez pour nous une brève comparaison entre la situation aux États-Unis et la situation au Canada, en mettant en évidence, comme vous l'avez fait, les pommes et les oranges? J'aimerais également savoir quelle est la situation à la frontière sud des États-Unis et si vous avez des renseignements sur les ressortissants mexicains clandestins qui sont en liberté aux États-Unis. Nous ne demandons pas un document de 20 pages; nous serions satisfaits d'un document très succinct, d'une ou deux pages au maximum.

It would also be useful if you could give us a descriptor of the process in each country, just in point form, with the steps we go through in Canada versus the steps they go through in the United States. It may be necessary to define terms for us if the words mean something different in one country than they do in the other.

With how many countries does Canada have a safe third country agreement?

Mr. Jean: This would be the first one.

The Chairman: Are these agreements common around the world? Are there some countries that have half a dozen or dozens of them?

Mr. Jean: They are not necessarily common around the world, but many countries in Europe abide by the Dublin Convention, which is a responsibility-sharing agreement on asylum seekers.

The Chairman: Does that have the same impact?

Mr. Jean: Yes.

The Chairman: When is a person "in Canada"? Are you in Canada when you arrive at a border post, for example?

Mr. Jean: You are in Canada the minute that you enter either our waters or land on our soil. The minute you enter our territory, you are in Canada. If you mean in terms of access to the Charter and all of that, that is when you are deemed to be in Canada.

The Chairman: What is the difference between someone who arrives at a land crossing and someone who arrives at an airport? Is there any way that one would be treated differently from the other?

Mr. Jean: Do you mean from an examination standpoint?

The Chairman: Do they have different legal entitlements?

Mr. Jean: No, they do not.

The Chairman: Why do so few people endeavour to get asylum at land crossings compared to airports?

Mr. Jean: One third of our asylum claims were presented at land ports of entry.

The Chairman: Perhaps I am misinformed. Certainly we were told there were relatively few claimants at the Ambassador Bridge and the Blue Water Bridge, maybe 50 in the last month.

Mr. Jean: We have substantial volumes of asylum claims at our land ports of entry. Last year there were 10,855.

The Chairman: When we asked the question of one of your officials there, the answer was, "We do not have much action here, nor in Sarnia."

Il serait en outre utile que vous nous donniez une description du processus dans chaque pays, sous forme de points, indiquant les diverses étapes du système canadien et celles du système américain. Il sera peut-être nécessaire de définir certains termes si leur signification varie d'un pays à l'autre.

Avec combien de pays le Canada a-t-il conclu une entente sur les pays tiers sûrs?

M. Jean: C'est le premier point.

Le président: Est-ce un type d'entente courant à l'échelle mondiale? Est-ce que certains pays en ont signé une demi-douzaine ou une douzaine?

M. Jean: Ce type d'entente n'est pas très courant à l'échelle mondiale, mais de nombreux pays européens adhèrent à la Convention de Dublin qui est une entente de partage des responsabilités en ce qui concerne les demandeurs d'asile.

Le président: Cette convention a-t-elle le même impact?

M. Jean: Oui.

Le président: Quand considère-t-on qu'une personne est «au Canada»? Est-on au Canada quand on arrive à un poste frontière, par exemple?

M. Jean: On est au Canada dès l'instant où l'on pénètre dans nos eaux territoriales ou sur notre sol. Dès l'instant où l'on pénètre dans notre territoire, on est au Canada. Si vous pensez à l'accès à la Charte, par exemple, c'est à ce moment-là que l'on est censé être au Canada.

Le président: Quelle est la différence entre une personne qui arrive à un poste frontalier terrestre et une personne qui arrive à un aéroport? Est-ce que le traitement diffère d'une à l'autre à certains égards?

M. Jean: Voulez-vous savoir s'il diffère du point de vue de l'examen?

Le président: Ces deux personnes ont-elles des droits légaux différents?

M. Jean: Non.

Le président: Pourquoi est-ce que le nombre de personnes qui tentent d'obtenir le droit d'asile est-il beaucoup moins élevé aux postes frontaliers terrestres que dans les aéroports?

M. Jean: Un tiers des demandes d'asile sont présentées à des points d'entrée terrestres.

Le président: Je suis peut-être mal informé. On nous a dit qu'il y avait relativement peu de demandeurs au pont Ambassador et au pont Blue Water; une cinquantaine au cours du dernier mois.

M. Jean: Le volume des demandes d'asile à nos points d'entrée terrestres est considérable. L'année dernière, leur nombre s'est élevé à 10 855.

Le président: Lorsque nous avons posé la question à un de vos fonctionnaires, il a répondu: «Il ne se passe pas grand-chose ici, ni à Sarnia».

Mr. Jean: Some ports of entry receive more claims than others. It could be that that port of entry does not receive a lot of claims.

The Chairman: Those are our two busiest crossings.

Mr. Jean: Many of our asylum claims come through Fort Erie in the Niagara Peninsula and at Lacolle. We get many at Windsor, but I think they come through the tunnel rather than over the bridge.

The Chairman: Any reason why?

Mr. Jean: There are shelters in the United States for some of these people. The reason they use a certain port often has to do with where the shelters are on the other side of the border. That is why you saw so much media attention when we started "directing back" in Lacolle. "Direct back" has been a policy for a number of years, but there are not many shelters on the Vermont side of the border.

The Chairman: Are the shelters run by NGOs?

Mr. Jean: They are.

The Chairman: We have published our regulations in terms of the Safe Third Party Agreement with the United States. We are hopeful that the Americans will publish theirs this month. If things go well, the treaty will go into effect some time this summer. What further Congressional approvals are required?

Mr. Jean: They have to publish preliminary recommendations, receive comments and then publish their final recommendations.

The Chairman: Is it entirely an administrative matter?

Mr. Jean: It is the administrative branch; it is not legislative.

The Chairman: It is not a Congressional matter at all?

Mr. Jean: That is correct.

The Chairman: Are there any funding requirements for Congress to put this into effect?

Mr. Jean: No. It is executive-related as well.

The Chairman: Is there no money involved? Will no money be spent once this comes into effect?

Mr. Jean: One hopes to rely on resources based on the volumes of claimants that we have right now to the implement the agreement. There is no money involved at this point.

The Chairman: You are telling me that when the agreement comes into effect, there will be no additional processing costs for the United States when we send people back? I am sure that is not what you meant to say.

Mr. Jean: They already have resources in place to deal with asylum claims.

M. Jean: Le nombre de demandes est plus élevé à certains points d'entrée qu'à d'autres. Il est possible qu'on ne reçoive pas beaucoup de demandes à ce point d'entrée.

Le président: Ce sont nos deux points d'entrée où le passage est le plus intense.

M. Jean: Un grand nombre des demandes d'asile au Canada sont faites à Fort Erie, dans la péninsule de Niagara, et à Lacolle. Nous en recevons beaucoup aussi à Windsor, mais je pense qu'il s'agit de personnes qui viennent par le tunnel plutôt que par le pont.

Le président: Y a-t-il des raisons?

M. Jean: Il y a des refuges aux États-Unis pour certaines de ces personnes. La raison pour laquelle on utilise souvent un point d'entrée déterminé est liée à la présence de refuges de l'autre côté de la frontière. C'est pourquoi les médias s'y sont beaucoup intéressés lorsque nous avons adopté la politique du «renvoi temporaire» à Lacolle. Le renvoi temporaire est une politique qui est en place depuis plusieurs années, mais le nombre de refuges n'est pas très élevé au Vermont.

Le président: Les refuges sont-ils administrés par des ONG?

M. Jean: Oui.

Le président: Nous avons publié les règlements liés à l'Entente sur les pays tiers sûrs avec les États-Unis. Nous espérons que les Américains publieront les leurs ce mois-ci. Et si tout va bien, le traité entrera en vigueur dans le courant de l'été. Quelles autres autorisations du Congrès sont nécessaires?

M. Jean: Les Américains doivent publier les recommandations préliminaires, recevoir des commentaires, puis publier leurs recommandations finales.

Le président: Est-ce uniquement une question administrative?

M. Jean: C'est une question qui relève de l'administration et pas du pouvoir législatif.

Le président: Cette question ne relève donc pas du tout du Congrès.

M. Jean: C'est bien cela.

Le président: Le Congrès doit-il accorder du financement pour la mise en oeuvre de cette entente?

M. Jean: Non. Cette question relève de l'Exécutif également.

Le président: Cette entente ne nécessite-t-elle pas de mise de fonds? Son entrée en vigueur n'entraînera-t-elle pas des dépenses?

M. Jean: On compte s'en tirer avec les ressources prévues en fonction du nombre actuel de demandeurs pour mettre l'entente en oeuvre. On n'a pas besoin de fonds supplémentaires pour le moment.

Le président: Vous avez mentionné que lorsque l'entente entrera en vigueur, elle n'entraînera aucun frais de traitement supplémentaire pour les États-Unis lorsque nous y renverrons des demandeurs. C'était certainement un lapsus.

M. Jean: Les ressources nécessaires pour traiter les demandes d'asile sont déjà en place aux États-Unis.

The Chairman: We will increase the number of asylum claims by sending people back. We will be saying no to many people. A significant number will not be able to come here any more.

Mr. Scofield: Mr. Chairman, I have been privy to some of the work that has gone on in the U.S. on their regulatory package. The executive has been looking at costs required to implement that agreement. There are direct costs to adjudicate decisions for people returning to the U.S. and other costs relating to any limited assistance that is made available, particularly to unaccompanied children. That has all been taken into account within the parameters of the existing budget allocations to the responsible authority, previously the Immigration and Naturalization Service, now the Department of Homeland Security. They are reallocating money within their existing budgets rather than requesting additional votes from the Congress.

The Chairman: Mr. Scofield, in your best judgment, there is no likelihood of obstruction of this agreement in Congress?

Mr. Scofield: Certainly the Congress has no role in ratifying the agreement. It is an executive agreement signed under the authority of the Secretary of State. The regulatory process, again, it is an executive process. Members of Congress, of course, will have opinions that they may voice to the executive branch, but they do not have a vote or role in the ratification of the regulations.

Mr. Jean: Congress has an oversight of the executive branch. It is quite likely that they would be briefed prior to the signing of the agreement, and that in their normal oversight of agreements, they would have input.

The Chairman: You do not believe they would vote any additional funds for this?

Mr. Jean: That is the information I received from my American colleagues.

The Chairman: I asked if there is a difference between land crossings and airports. Your answer was that the process is exactly the same. Is that correct?

Mr. Jean: In a situation where we cannot examine someone — we may need an interpreter or we may have too many claimants at the same time and in the same place — we can direct people back to the United States. There is no question it is easier to direct someone back at a land port of entry than at an airport. Usually, we will not use “direct back” at an airport.

The Chairman: When you say “direct back,” you mean to tell someone: “You cannot come in; go away.”

Mr. Jean: It means that we will allow them to come at a later date. Either there are too many people or there are no interpreters available or no officers to make a full examination before proceeding with the case.

Le président: En y renvoyant des demandeurs, nous ferons augmenter le nombre de demandes d'asile. Nous refuserons de nombreuses demandes. Un nombre considérable de personnes ne pourront plus entrer au Canada.

M. Scofield: Monsieur le président, je suis au courant de certains des travaux concernant la série de règlements américains. L'Exécutif a examiné le coût de la mise en oeuvre de l'entente. Les décisions sur les demandes de personnes renvoyées aux États-Unis entraînent des coûts directs et d'autres frais sont liés à l'aide restreinte disponible, surtout à celle qui est accordée aux enfants non accompagnés. Tous ces facteurs ont été pris en considération dans les paramètres de l'enveloppe budgétaire actuelle de l'autorité responsable, qui était l'Immigration and Naturalization Service (service d'immigration et de naturalisation) et qui est actuellement le Department of Homeland Security (ministère de la Sécurité intérieure). Les autorités américaines font des réaffectations dans leurs budgets actuels au lieu de demander des crédits supplémentaires au Congrès.

Le président: Monsieur Scofield, y a-t-il à votre avis peu de probabilités d'obstruction de la part du Congrès?

M. Scofield: Le Congrès n'intervient pas dans la ratification de l'entente. Il s'agit d'une entente exécutive, signée sous l'autorité du Secrétaire d'État. Le processus réglementaire est un processus qui relève de l'Exécutif. Les membres du Congrès pourront certes donner leur opinion à l'Exécutif, mais ils n'ont pas le droit de vote ou n'interviennent pas dans la ratification des règlements.

M. Jean: Le Congrès a droit de regard sur l'Exécutif. Il est très probable que ses membres en seront informés avant la signature de l'entente et qu'ils donnent leur avis dans le cadre de leurs prérogatives normales de regard sur les accords et les ententes.

Le président: Vous ne pensez pas que le Congrès votera des fonds supplémentaires pour cette entente.

M. Jean: Pas d'après les renseignements que m'ont communiqués mes collègues américains.

Le président: J'ai demandé s'il y avait une différence entre les passages frontaliers terrestres et les aéroports. Vous avez répondu que le processus est exactement le même. Est-ce bien cela?

M. Jean: Lorsque nous ne pouvons pas soumettre une personne à un examen — parce que nous avons besoin d'un interprète ou que le nombre de demandeurs est trop élevé à un moment et à un endroit précis —, nous pouvons la renvoyer temporairement aux États-Unis. Il est indéniable qu'il est plus facile de renvoyer temporairement quelqu'un à un point d'entrée terrestre qu'à un aéroport. D'habitude, on n'a pas recours au système du «renvoi temporaire» à un aéroport.

Le président: Vous faites en réalité savoir à la personne qu'elle ne peut pas entrer et vous lui dites de s'en aller.

M. Jean: Nous lui permettrons de venir à une date ultérieure. Nous ne pouvons pas faire d'examen exhaustif parce qu'il y a trop de personnes en même temps ou parce qu'aucun interprète ou aucun agent n'est disponible.

The Chairman: The “direct back” policy guarantees people the right to come and represent themselves?

Mr. Jean: That is right. “Direct back” is not the same as the Safe Third Party Agreement, where you tell someone to go back and have the claim heard in the United States.

Senator Banks: I am reading the instructions that you have sent out to your officers: The policy is to have a full and complete front-end screening examination before the claimant is allowed into Canada.

This relates back to the question that the chair asked earlier about when someone is actually in Canada. Talking about having this full and complete front-end screening examination before the claimants are allowed into Canada is not quite accurate, is it? They are already in Canada. The worst that will happen is that they will be told to come back next Thursday. People could also be detained or adjudged to be proper refugee claimants. There is no such thing as, “Sorry, you cannot come in here” once people’s feet are on the ground here?

Mr. Jean: In the current context, where the Safe Third Party Agreement with the United States is not in effect, “direct back” means that people will come back at some later stage. We will examine their claim later when we will be in a better position to do a full screening on safety, security and other grounds before we decide what to do with them.

Senator Banks: Right, but the sentence about having a full front-end examination “before the claimant is allowed into Canada” is not quite true?

Mr. Jean: It is true. We will not compromise our screening of people who arrive at a land port of entry or people who arrive at an airport. We have questions; we may have a concern that we will bring to the attention of our partner agencies.

Senator Banks: I understand the process. I am only asking about the phrase, “before the claimant is allowed into Canada.” That phrase is not quite correct, is it?

Mr. Jean: The only exception would be people who may have sneaked into Canada. They are already in Canada and they may have avoided examination. We may give them an appointment later, but those people are already in Canada.

They are not people who came to either a land port of entry or an airport. The upfront screening of those who arrive at a port of entry, whether that is a land or air port of entry, will not be compromised because of a lack of resources or interpreters.

Senator Banks: Where is the upfront screening done?

Le président: La politique du «renvoi temporaire» garantit-elle aux personnes concernées le droit de venir et de se présenter elles-mêmes?

M. Jean: C’est bien cela. Il ne faut pas confondre la politique du «renvoi temporaire» avec l’Entente sur les pays tiers sûrs; dans ce dernier cas, on renvoie quelqu’un aux États-Unis pour y faire entendre sa demande.

Le sénateur Banks: D’après les directives que vous avez envoyées à vos agents, la politique consiste à faire un examen de contrôle initial exhaustif avant d’autoriser le demandeur à entrer au Canada.

Ma question est liée à celle que le président a posée au sujet du moment à partir duquel une personne est considérée comme étant au Canada. Si je comprends bien, il n’est pas tout à fait exact de mentionner la tenue d’un examen de contrôle initial exhaustif avant d’autoriser les demandeurs à entrer au Canada, puisqu’ils sont déjà au Canada. Dans la pire des éventualités, on leur dira de revenir le jeudi suivant. Ces personnes pourraient être également détenues ou considérées comme des demandeurs d’asile légitimes. Je ne pense pas que l’on puisse refuser l’entrée à quelqu’un qui a déjà les pieds ici. Est-ce bien cela?

M. Jean: Dans le contexte actuel, puisque l’Entente sur les pays tiers sûrs avec les États-Unis n’est pas encore en vigueur, le «renvoi temporaire» permet à une personne de revenir à une date ultérieure. Nous examinerons sa demande plus tard, lorsque nous serons davantage en mesure de faire un contrôle exhaustif axé sur la sûreté, sur la sécurité et sur d’autres critères, avant de prendre une décision.

Le sénateur Banks: D’accord, mais la phrase où il est question d’un examen initial exhaustif «avant que le demandeur ne soit autorisé à entrer au Canada» n’est pas tout à fait exacte.

M. Jean: Si. Nous ne compromettons pas les vérifications concernant les personnes qui arrivent à un port d’entrée ou celles qui arrivent à un aéroport. Nous avons des questions à leur poser; nous avons peut-être des préoccupations que nous signalerons aux agences avec lesquelles nous collaborons.

Le sénateur Banks: Je comprends le processus. Ma question concernait uniquement la phrase «avant que le demandeur ne soit autorisé à entrer au Canada». Cette phrase n’est pas tout à fait exacte. Est-ce bien cela?

M. Jean: La seule exception s’appliquerait aux personnes entrées clandestinement au Canada. Elles sont déjà au Canada et ont peut-être évité l’examen. Nous leur donnerons peut-être un rendez-vous plus tard, mais ces personnes sont déjà au Canada.

Ce ne sont pas les personnes qui sont arrivées à un point d’entrée terrestre ou à un aéroport. On ne tient pas à compromettre la vérification initiale concernant les personnes qui arrivent à un point d’entrée, qu’il s’agisse d’un point d’entrée terrestre ou aérien, à cause d’un manque de ressources ou d’interprètes.

Le sénateur Banks: Quand cette vérification initiale est-elle faite?

Mr. Jean: When people arrive, they must submit a questionnaire to us. There is a long interview of one to three hours.

Senator Banks: Are they already in Canada?

Mr. Jean: They are already in Canada. They have not been authorized to stay; they have just entered Canada.

Senator Banks: I am confused. These words say, "before the claimant is allowed into Canada."

Mr. Jean: "Allowed" is a legal term that means that you have been given an authorized status.

Senator Banks: Once my foot touches Canadian soil, I have a status, so I am allowed into Canada.

Mr. Jean: You are allowed to be heard.

Senator Banks: Am I entitled to "process," whatever that is?

Mr. Jean: That is right.

Senator Forrestall: I am somewhat confused as well. When you say, "Come back and see us," where are they told to go to? Are they to go home?

Mr. Jean: We are talking about a specific situation. The only time we will use the direct-back is at the Canada-U.S. border, where people are basically told to go back to, let us say, Buffalo. They will come back at a certain date when we will be in a position to examine them thoroughly. The direct-back is only used at a land port of entry between the United States and Canada.

In an airport situation, we will make sure that we have the process in place to examine you fully. If we do not, we may put you in detention for a few hours until we do.

Senator Forrestall: What are the differences among land port, inland and airport examinations?

Mr. Jean: They are different in terms of process. In terms of legal access, there is no difference.

Senator Forrestall: Tell me, where is "inland"?

Mr. Jean: "Inland" means the person is already in Canada. It is not at a port of entry.

Ms. Caroline Melis, Director, Program Development, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada: For example, if you were applying at a Citizenship and Immigration office in Ottawa, you would be applying at a port inland. Land ports of entry are any of the ports of entry along the 49th parallel. Air ports of entry are any of the major international airports.

Senator Forrestall: Could the people in this second column have been in Canada for a day, two days or ten months?

M. Jean: Lorsque les personnes arrivent au Canada, elles doivent répondre à un questionnaire. Elles sont soumises à une longue entrevue qui dure de une à trois heures.

Le sénateur Banks: Sont-elles déjà au Canada?

M. Jean: Oui. Elles n'ont pas encore été autorisées à rester car elles viennent d'entrer au Canada.

Le sénateur Banks: Je ne m'y retrouve plus. Cette directive mentionne: «avant que le demandeur ne soit autorisé à entrer au Canada».

M. Jean: «Autorisé» est un terme juridique qui signifie que l'on a reçu une autorisation de séjour.

Le sénateur Banks: Dès que mon pied foule le sol canadien, j'ai un statut et, par conséquent, je suis autorisé à entrer au Canada.

M. Jean: Vous êtes autorisé à être entendu.

Le sénateur Banks: Ai-je droit au «processus»?

M. Jean: C'est bien cela.

Le sénateur Forrestall: Je ne m'y retrouve pas très bien également. Lorsque vous dites à la personne de revenir plus tard, où lui dites-vous d'aller? Doit-elle rentrer dans son pays?

M. Jean: Il s'agit d'une situation précise. Le seul endroit où nous avons recours à la politique du «renvoi temporaire» est à la frontière canado-américaine, où l'on dit à quelqu'un de retourner à Buffalo par exemple. Cette personne reviendra à une date ultérieure, lorsque nous serons en mesure de faire un examen exhaustif. Cette politique n'est appliquée qu'aux points d'entrée terrestres entre les États-Unis et le Canada.

Dans les aéroports, nous nous assurons que le processus est en place pour faire un examen exhaustif. Sinon, nous pouvons mettre la personne en détention pour quelques heures en attendant de pouvoir procéder à l'examen.

Le sénateur Forrestall: Quelles sont les différences entre les examens aux points d'entrée terrestres, les examens dans des postes intérieurs et les examens dans les aéroports?

M. Jean: Le processus est différent. En ce qui concerne l'accès légal, il n'y a pas de différence.

Le sénateur Forrestall: Qu'entendez-vous par «postes intérieurs»?

M. Jean: Cela signifie que la personne est déjà au Canada et qu'il ne s'agit pas d'un point d'entrée.

Mme Caroline Melis, directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada: Par exemple, si vous présentez une demande à un bureau de Citoyenneté et Immigration Canada à Ottawa, c'est une demande faite dans un poste intérieur. Les points d'entrée terrestres sont ceux qui sont situés le long du 49e parallèle. Les aéroports d'entrée sont les divers grands aéroports internationaux.

Le sénateur Forrestall: Les personnes mentionnées dans cette deuxième colonne pourraient-elles séjourner depuis un jour, depuis deux jours ou depuis dix mois au Canada?

Mr. Jean: If you are looking at the inland column in the volume of asylum claims, these may be people who came into Canada legally at some point and then decided they wanted to claim for some reason. These people may have come here legally from the United States, or they may have come here illegally, sneaked in between border points and made a claim inland. That is a possibility.

Senator Forrestall: Do you have any breakdown of legal and/or illegal claims?

Mr. Jean: The problem with inland claims is that most of them will not tell you exactly how they arrived in Canada. Did they come with a visa? Did they come from the United States in between border points? This is not information they will volunteer easily.

We have some information and we have some intelligence. At ports of entry, I can tell you whether they are coming from an air port or a U.S. port of entry. When people sneak in or want to change their terms and conditions once they are in Canada, not all of them will tell you how they entered.

Senator Forrestall: People coming by water are not measurable, then; is that figure below one per cent?

Mr. Jean: I will give an example. Someone comes via the United States. He decides he will not claim at the port of entry. He sneaks in between two ports of entry. He is illegally in Canada, via the United States. He claims asylum in Canada. He will not necessarily volunteer that information to us.

Senator Banks: Is it correct that providing that information is not a condition of their being properly considered for asylum?

Mr. Jean: We still must hear their claim for asylum. However, we certainly try to say to people that if they are not cooperative in terms of telling us who they are or how they got here and all the things related to that, it will affect decisions that we have to make on detention, on the risk that they represent and on the amount of screening we have to do. For example, in Toronto, where we are monitoring our detention efforts, we see that when we start detaining certain people they then come up with their identity documents. The behaviour can change if you offer an incentive. However, you want that incentive to be very well managed. Detention is not something to take lightly, and it is an extremely expensive tool.

M. Jean: Dans cette colonne, le volume des demandes d'asile peut représenter les personnes qui sont venues au Canada légalement à un certain moment, puis ont décidé de faire une demande pour une raison ou une autre. Ces personnes sont peut-être arrivées légalement des États-Unis, ou illégalement, car elles peuvent être passées clandestinement entre deux points frontaliers et avoir décidé de présenter une demande au Canada. C'est toujours possible.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous les chiffres pour les demandes légales et pour les demandes illégales?

M. Jean: Le problème en ce qui concerne les demandes faites dans un poste intérieur est que la plupart d'entre elles ne permettent pas de savoir exactement comment le demandeur est arrivé au Canada. Est-il arrivé avec un visa? Est-il arrivé des États-Unis entre deux points frontaliers? C'est un type d'information que l'on a de la difficulté à obtenir.

Nous avons certaines informations et certains renseignements secrets. Aux ports d'entrée, je peux déterminer si les personnes viennent d'un aéroport ou d'un point d'entrée américain. Lorsque certaines personnes viennent clandestinement, ou veulent modifier leurs conditions de séjour lorsqu'elles sont déjà au Canada, ne sont pas toutes disposées à révéler comment elles sont entrées.

Le sénateur Forrestall: Le nombre de personnes qui viennent par la voie maritime ne peut dès lors pas être évalué. Le chiffre est-il inférieur à 1 p. 100?

M. Jean: Je citerai un exemple. Une personne vient par les États-Unis. Elle décide de ne pas faire de demande au point d'entrée. Elle passe clandestinement entre deux points d'entrée. Elle est donc entrée illégalement au Canada par les États-Unis. À supposer que cette personne demande le droit d'asile au Canada, elle ne nous communiquera pas nécessairement de son plein gré cette information.

Le sénateur Banks: Est-il exact que l'on ne soit pas tenu de fournir cette information pour qu'une demande d'asile soit dûment examinée?

M. Jean: Nous devons malgré tout entendre la demande d'asile. Cependant, nous laissons entendre aux intéressés que s'ils ne sont pas coopératifs et refusent de nous donner des informations sur leur identité ou sur la façon dont ils sont arrivés au Canada et diverses autres informations, cette attitude aura une influence sur les décisions que nous devons prendre en ce qui concerne une éventuelle détention, les risques qu'ils représentent et le degré de contrôle à faire. À Toronto par exemple, où nous suivons nos efforts en matière de détention, on constate que certaines personnes montrent leurs documents d'identité lorsqu'on décide de les mettre en détention. Le comportement peut changer si vous donnez une motivation. Cependant, il est nécessaire de très bien gérer cette motivation. La détention n'est pas un outil auquel on peut avoir recours à la légère, car c'est un outil extrêmement coûteux.

Senator Atkins: My question is with regard to the Advanced Passenger Information. I can understand that if a flight is several hours long, there is some opportunity to put that information through a computer. However, what if a flight is short? Take me through how you would deal with that kind of situation.

Mr. Jean: That is a very good point. Needless to say, most of our efforts are directed at transcontinental flights. As we can see from the discussions we have just had, if people want to come to Canada from the United States, they do not necessarily need to fly. We have a long common border. However, a few hours is enough for us to check all our systems, including CPIC, our intelligence data banks, immigration and customs violations. Advanced Passenger Information primarily gives us the information in the database suggesting these people may be inadmissible. Later, we look at what we call "personal name records." This is all the information that comes from when you purchase the ticket, such as addresses and travel agents — the type of intelligence information that will allow us to look better at associations, trends. That allows us to target the people of whom we want to ask a few more questions when they arrive.

Since October, when we started experimenting with Advanced Passenger Information, we have been extremely successful in terms of identifying people on the immigration side. Our customs colleagues have had some success on the drug side. The Joint Passenger Analysis Unit in Miami, where there are both Canadian and U.S. officials, has had some success in a handful of cases with terrorists. It is a very valuable tool.

Senator Atkins: There are no secrets any more. You know all about me.

Mr. Jean: I would not say that. We are not there yet. However, it is a valuable tool in terms of targeting screening efforts when people arrive at a port of entry.

Senator Atkins: Are you telling me that the computer has the information from CSIS and the RCMP in one source?

Mr. Jean: We have what we call a "lookout." Lookouts are the names of people that we are concerned may be inadmissible for one reason or another.

Senator Atkins: I carry a green passport. Why is it that when I arrive in Canada from a foreign country, your examination officers are looking a little more closely at that passport than they would a regular blue one?

Mr. Jean: I carried a red passport for a number of years when I served abroad. I have been looked at with greater scrutiny on occasion and referred to secondary examinations twice.

Le sénateur Atkins: Ma question concerne l'Information préalable sur les passagers. Je comprends que si un vol dure plusieurs heures, on a l'occasion de communiquer cette information par ordinateur. Est-ce toutefois possible lorsqu'il s'agit d'un vol de courte durée? Voulez-vous m'expliquer comment vous procédez dans ce cas-là?

M. Jean: C'est une excellente question. Il est inutile de rappeler que la plupart de nos efforts concernent les vols transcontinentaux. Comme ont permis de le constater les discussions que nous venons d'avoir, les personnes qui veulent venir au Canada par les États-Unis ne doivent pas nécessairement prendre l'avion. Nous avons une longue frontière commune. Cependant, quelques heures nous suffisent pour vérifier tous nos systèmes, y compris les informations du Centre d'information de la police canadienne, nos banques de renseignements, les informations sur les infractions en matière d'immigration et de douanes. L'Information préalable sur les passagers nous communique les renseignements de la base de données qui indiquent que les personnes concernées pourraient être admissibles. Nous examinons ensuite le registre des renseignements personnels qui contient tous les renseignements liés à l'achat du billet, comme les adresses et le nom des agents de voyages. C'est le type de renseignements utiles qui permettent d'établir plus facilement les liens et les tendances. Ces renseignements nous permettent de cibler la personne à laquelle nous voudrions poser quelques questions supplémentaires à son arrivée.

Depuis octobre, lorsque nous avons mis le système d'Information préalable sur les passagers à l'essai, nous avons pu cibler un assez grand nombre de personnes du côté de l'immigration. Nos collègues des douanes ont également fait des essais concluants en ce qui concerne le trafic des stupéfiants. L'unité mixte d'analyse des renseignements sur les voyageurs de Miami, composée de fonctionnaires canadiens et américains, a fait des interventions efficaces dans quelques cas impliquant des terroristes. C'est un outil très efficace.

Le sénateur Atkins: Il n'y a plus de secrets. Vous savez donc tout sur moi.

M. Jean: Je ne dirais pas ça. Nous n'en sommes pas encore arrivés à ce point. Cependant, c'est un outil efficace pour cibler les efforts de contrôle, lorsque les gens arrivent à un point d'entrée.

Le sénateur Atkins: Voulez-vous dire que l'ordinateur contient simultanément les renseignements du SCRS et ceux de la GRC?

M. Jean: Nous avons ce que nous appelons un système de signalements. La liste des signalements contient les noms des personnes qui pourraient être inadmissibles pour une raison ou pour une autre.

Le sénateur Atkins: J'ai un passeport vert. Pourquoi les agents examinent-ils un peu plus attentivement ce passeport qu'un passeport régulier de couleur bleue quand je rentre d'un voyage à l'étranger?

M. Jean: J'ai eu un passeport rouge pendant plusieurs années, lorsque j'étais à l'étranger. On l'examinait plus attentivement à l'occasion et j'ai dû subir un examen secondaire à deux occasions.

The Chairman: I have several quick questions, Mr. Jean. I am sure we received testimony a few months ago that Customs and Immigration computers were not compatible. Is that true?

Mr. Jean: The initial check when you arrive at the port of entry in Canada is done at the primary line by Canada Customs. Their computers have access to our lookouts.

The Chairman: We will have to go back and look at the information, but I am sure we heard testimony that the Customs computers and the people on the primary inspection line do not have access to your data, and their computer system is just not talking to your computer system.

Mr. Jean: At the primary line, they have access to our lookouts. That tells them whether a person could be inadmissible and should be referred to Immigration's secondary unit. As for access to databases of people that may be inadmissible, they would have that at the front end. I would have to examine the testimony you heard to see if there are other systems that are not compatible.

The Chairman: We will take a look. If we find it, perhaps our researcher can be in touch with you.

Mr. Jean: I would be happy to look at it.

The Chairman: Touching briefly on Senator Banks' question about seizing documents of people getting on aircraft, your response was, I think, that some of the documentation, by nature, would not be correct anyway because it comes from refugees. You spent the most time explaining that it would be time consuming and difficult with which to deal.

Presumably, you would not seize documents of Canadian citizens who were returning. Would they not make up the bulk of people arriving? If that is the case, could you not have a system that picks up non-Canadians only?

Mr. Jean: Many of the documents that are being used in an improper fashion may be Canadian passports in which the photo has been substituted. Therefore, trying to triage what documents to exempt from such a procedure would be very difficult.

I was trying to illustrate earlier, in response to Senator Banks, that you could not do that reconciliation without treating this group of passengers almost as one population, and bagging all their documents and taking them all to the final checkpoint. That would not be sufficient because people could destroy the documents between the gate and the port of entry.

When you actually arrive at the port of entry, where Canada Customs is stationed, as you know, there may be several flights converging there. You would have systems in place. I think the

Le président: J'ai quelques petites questions à poser, monsieur Jean. Je suis certain qu'il y a quelques mois, un témoin a mentionné que les ordinateurs des Douanes et ceux de l'Immigration n'étaient pas compatibles. Est-ce bien le cas?

M. Jean: La vérification initiale lorsqu'on arrive à un point d'entrée au Canada est faite par Douanes Canada à la ligne d'inspection primaire. Les ordinateurs de Douanes Canada ont accès à nos listes de signalements.

Le président: Il faudra que je vérifie, mais je suis certain qu'un témoin a mentionné que les ordinateurs de Douanes Canada et les préposés à la ligne d'inspection primaire n'ont pas accès à vos données et que leur système informatique n'est pas compatible avec le vôtre.

M. Jean: Les agents qui se trouvent à la ligne d'inspection primaire ont accès à nos listes de signalements. Ces listes indiquent si une personne pourrait être inadmissible ou devrait être acheminée vers le service d'examen secondaire d'Immigration. En ce qui concerne l'accès aux bases de données sur les personnes qui pourraient être inadmissibles, ils y ont directement accès. Il faudrait que j'examine le témoignage que vous avez entendu pour voir si d'autres systèmes ne sont pas compatibles.

Le président: Nous devons vérifier. Si nous le retrouvons, notre attaché de recherche pourra peut-être communiquer avec vous.

M. Jean: Je serais heureux de l'examiner.

Le président: À la question du sénateur Banks sur la saisie des documents des passagers d'un avion, vous avez répondu, si je ne me trompe, que certains documents ne seraient pas valides de toute façon parce qu'ils appartiennent à des réfugiés. Vous avez longuement expliqué que ce serait très long et difficile.

Je présume que vous ne saisissez pas les documents de citoyens canadiens qui rentrent au pays. Ne représentent-ils pas la majorité des passagers? Dans ce cas, ne pourriez-vous pas instaurer un système qui s'appliquerait uniquement aux non-Canadiens?

M. Jean: La plupart des documents utilisés à des fins frauduleuses peuvent être des passeports canadiens sur lesquels la photo a été remplacée. Par conséquent, il serait très complexe d'instaurer un système nécessitant un tri des documents à exempter.

Lorsque j'ai répondu au sénateur Banks, j'ai tenté d'expliquer que l'on ne pouvait faire ce contrôle sans traiter ce groupe de passagers en bloc; il serait par conséquent nécessaire de placer tous les documents dans des sacs et de les amener tous au dernier poste de contrôle. Ce ne serait pas suffisant parce que certaines personnes pourraient détruire les documents entre la porte et le point d'entrée.

Au point d'entrée où sont les guichets de Douanes Canada, les passagers de plusieurs vols peuvent être réunis. Il faudrait mettre un système en place. Le meilleur exemple est le vestiaire du Centre

best example is the coat check at the National Arts Centre, where everyone goes at once when several plays finish at exactly the same time and you have to match the coats to individuals.

The Chairman: It would not be much different from the baggage carousel that says "Flight 352 from Halifax," where baggage is coming through. You could have the same set-up at the primary inspection line indicating that people from this flight are going through this line. It is doable.

Mr. Jean: The carousel is self-service. If the government had to do that and wanted to do it with some degree of integrity, it would create tremendous congestion.

The other point, of course, is that the cost to the airline industry would be quite substantial.

The Chairman: The reason some of us are confused is that when we travel, we are asked for identification. We are told when we go to check in that they need to see our passport and then they stamp "DOCS" on our boarding pass, which, I presume, is short for "documents." We see that happening and we are wondering why.

Mr. Jean: You probably remember that 15 years ago, you were never asked for your documents when you were about to board at the gate. You were always asked for your documents when you checked in. Nowadays, you are asked for your documents when you check in, and again later on. Most places now ask for your documents at the gate. The answer is fairly simple. The only document check that really counts from a screening and immigration perspective is the one at the gate, when you get to the door. For example, I am Daniel Jean and I intend to travel regularly to Canada. I will check in and receive a boarding pass. Once I get to the transit lounge, I will give my boarding pass to you, Senator Kenny. If there is no document check when you board the plane, you will be able to get on the plane using my identity. That is why you have this multiplicity of checks. In reality, the only one that counts is at the departure gate.

Regarding the arrival gate, what I was referring to earlier is that even if you collected documents at the departure gate and tried to match them with passengers at the arrival gate, it would not work because people would still be congregating around the Canada Customs inspection line. In the meantime, they could destroy the documents or pass them to someone else. In order for that to work, the airline industry would have to collect all these travel documents before the passengers leave and find a way to keep all these people together, which is not so simple when they are disembarking from several flights and converging at an inspection line at a port of entry. There the staff would have to find a way to match people with their documents and somehow make sure that they do not start swiping them. I am trying to say that it looks fairly simple as a theoretical concept, but the implementation just will not work.

national des arts où les spectateurs de plusieurs spectacles qui se terminent exactement à la même heure se rendent simultanément et où il faut retrouver le manteau de chaque client.

Le président: Ce ne serait pas très différent du carrousel à bagages du «vol 352 en provenance de Halifax», par exemple, par où arrivent les bagages. On pourrait adopter le même système à la ligne d'inspection primaire en indiquant que les passagers de tel vol doivent passer par telle ligne. C'est faisable.

M. Jean: Le carrousel est self-service. Si le gouvernement voulait instaurer un système semblable et maintenir une certaine intégrité, cela causerait une congestion énorme.

L'autre facteur est que cela représenterait, bien entendu, un coût très substantiel pour les compagnies aériennes.

Le président: La raison pour laquelle nous sommes déconcertés est que, lorsque nous voyageons, on nous demande une pièce d'identité. On nous dit, au moment de l'enregistrement des bagages, que nous devons montrer notre passeport, puis on appose un timbre «DOCS» sur notre carte d'embarquement, ce qui est, je présume, une abréviation pour «documents». Nous nous demandons pourquoi.

M. Jean: Vous vous souvenez peut-être qu'il y a 15 ans, on ne vous demandait jamais vos documents à la porte d'embarquement. On vous demandait toujours vos documents à l'enregistrement des bagages. À l'heure actuelle, on vous demande vos documents à l'enregistrement et plus tard également. Dans la plupart des aéroports, on vous demande maintenant vos documents à la porte d'embarquement. La raison est très simple. La seule vérification des documents qui soit vraiment importante pour le contrôle de sécurité et l'immigration est celle que l'on fait à la porte d'embarquement. Par exemple, je suis Daniel Jean, et je fais des voyages réguliers au Canada. Je fais enregistrer mes bagages et je reçois une carte d'embarquement. Quand je suis dans la salle de transit, je vous remets ma carte d'embarquement. Si l'on ne fait pas de contrôle de documents quand vous embarquez, vous pourriez monter dans l'avion en utilisant mon identité. C'est ce qui explique le nombre de vérifications. En réalité, la seule vérification importante est celle à la porte d'embarquement.

En ce qui concerne la porte d'arrivée, ce que je mentionnais tout à l'heure est que, même si l'on avait ramassé les documents à la porte d'embarquement et tenté de les rendre à leurs propriétaires à la porte d'arrivée, ce ne serait pas efficace parce que les passagers se rassembleraient autour de la ligne d'inspection de Douanes Canada. Ils pourraient donc détruire les documents ou les passer à quelqu'un d'autre. Pour que le système soit efficace, il serait nécessaire que les compagnies aériennes ramassent tous les titres de voyage avant que les passagers n'embarquent dans l'avion et trouvent un moyen de rassembler toutes ces personnes, ce qui n'est pas facile lorsque les passagers de plusieurs vols débarquent en même temps et se dirigent tous vers la ligne d'inspection au point d'entrée. Il faudrait donc trouver un moyen de faire le lien entre les passagers et leurs documents et de s'assurer qu'ils ne fassent pas d'échanges. C'est relativement simple en théorie mais, en pratique, ce n'est pas faisable.

The Chairman: Those of us who have shopped in stores where you take a number think it might work. You deliver the documents to the Customs officers, take a number, they call your number and you go through. We have not studied it as much as you have. I am sure that it is much more complicated than we understand.

I think we have covered the question.

Senator Smith: On that point, are you aware of any Western countries that do that?

Mr. Jean: They may do that for selected passengers where they perceive a risk. I know in the June testimony of Ms. Atkinson, you talked about the policy whereby we fine airlines that transport irregular passengers. There are some countries and some airlines that in suspicious cases involving maybe two or three passengers, not the whole flight, may decide to do this.

Senator Banks: With respect to the new permanent resident cards, has there yet, to your knowledge, been an instance of a fraudulently produced card?

Mr. Jean: No.

Senator Forrestall: On the grand scale of things, are we good at what we are doing? Are we fair? Are we good, better, best?

Mr. Jean: If you were to go to recent publications in the United States by people like Doris Meisner, the former Commissioner of the U.S. Immigration and Naturalization Services, you would find that Canada and Australia are considered models in terms of immigration policy and programs and visa screening. Therefore, I think we are really good. Are we as good as we would like to be? We never will be.

Senator Forrestall: Are we better than most?

Mr. Jean: I think we are better than most.

Senator Forrestall: Are we better than the Americans?

Mr. Jean: We are good friends, and we work closely together.

Senator Atkins: How many weapons are Customs and Immigration picking up coming through the border?

Mr. Jean: I do not know. I think our colleagues from Customs would handle many of the weapons. That is something we could examine, if you wish.

The Chairman: Thank you very much for appearing before us. It has been very helpful to have you explain how the system works. It is an area in which the committee needs to do more homework to get up to speed. We are looking forward to receiving the documentation for which we have asked. With

Le président: Ceux qui ont déjà été faire des achats dans les magasins où il faut prendre un numéro au comptoir pensent que ce système pourrait être efficace. On remet les documents aux agents des douanes, on prend un numéro, ils appellent votre numéro et vous passez. Nous n'avons pas étudié la question d'aussi près que vous, mais je suis sûr que c'est beaucoup plus compliqué qu'il ne paraît.

Je pense que nous avons fait le tour de la question.

Le sénateur Smith: À ce propos, connaissez-vous des pays occidentaux qui ont adopté ce système?

M. Jean: Peut-être pour certains passagers soupçonnés d'être une source de risques. Je sais que lorsque Mme Atkinson a témoigné en juin, vous avez discuté de la politique en vertu de laquelle nous imposons des amendes aux compagnies aériennes qui transportent des passagers illégaux. Certains pays et certaines compagnies aériennes peuvent décider d'appliquer ce système lorsqu'ils ont des soupçons au sujet de deux ou trois passagers seulement.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne les nouvelles cartes de résident permanent, y a-t-il eu à votre connaissance des cas de fraude?

M. Jean: Non.

Le sénateur Forrestall: D'une façon générale, est-ce que nous faisons bien notre travail? Sommes-nous justes? Sommes-nous bons, meilleurs que d'autres ou les meilleurs?

M. Jean: D'après des publications américaines récentes d'auteurs comme Doris Meisner, l'ex-commissaire des U.S. Immigration and Naturalization Services, le Canada et l'Australie sont considérés comme des modèles en ce qui concerne la politique et les programmes en matière d'immigration et le contrôle des visas. Je pense donc que nous sommes très efficaces. Sommes-nous aussi efficaces que nous le souhaiterions? Nous ne le serons jamais.

Le sénateur Forrestall: Sommes-nous plus efficaces que la plupart des autres pays?

M. Jean: Je pense que oui.

Le sénateur Forrestall: Sommes-nous plus efficaces que les Américains?

M. Jean: Nous sommes de bons amis et nous travaillons en étroite collaboration.

Le sénateur Atkins: Combien d'armes Douanes et Immigration interceptent-elles à la frontière?

M. Jean: Je l'ignore. Je pense que ce sont nos collègues de Douanes qui manipulent la plupart des armes. Nous pourrions vérifier, si vous voulez.

Le président: Je vous remercie pour votre participation. Les explications que vous avez données sur le système sont très intéressantes. C'est un domaine sur lequel nous devons nous renseigner davantage pour mettre rapidement nos connaissances à jour. Nous attendrons impatiemment la documentation que nous

respect to the comparison of the U.S. and the Canadian systems, a very short document will be helpful, as well as a numerical comparison.

Thank you very much for coming today.

To those following our work, very shortly we will be hearing from two officials from the Department of Foreign Affairs and International Trade.

Today's hearings will conclude with briefings on Canada's general relations with the United States and on international security. We will hear first from Mr. Jon Allen and then from Ms. Jill Sinclair. Welcome to the committee.

Mr. Jon Allen, Director General, North America Bureau, Department of Foreign Affairs and International Trade: It is a pleasure to be before the committee. I would like to briefly run through the current state of relations with the United States and talk a little about the challenge we are facing. In some senses, we are doing this backwards. You probably heard about a number of challenges from the witnesses who have appeared already. If I repeat anything, just tell me to move on. I will give you our view. Jill Sinclair is our expert on all political military matters. While she will not give an opening statement, she is here to answer any questions you may have in this area.

If you were to read the Canadian newspapers, you would probably have the impression that the Canada-U.S. relationship was at its nadir. Reading the papers, you might think that the government has neither an agenda nor a strategy to deal with the United States. I am happy to report differently. The relationship is, in fact, in good shape and the government is actively pursuing a clear set of Canadian interests vis-à-vis our partner to the south. Advancing Canada's interests in the U.S. has always depended on an approach that includes continuous high-level engagement, taking the initiative, pursuing specific solutions to individual files — preferably ones that are rules based, but if that does not work then we are prepared to be pragmatic — generally avoiding linkages on issues, and undertaking active advocacy to defend and promote our interests. You have before you a package that we use in our advocacy efforts. It is quite extensive and I am more than happy to discuss any of that during the question period.

Personal relationships are not everything, but the relationships that have been developed by the current government with their homologues in the U.S. have been extremely strong and extremely useful in advancing our agenda. As you know, Minister Graham met with Secretary Powell recently here and he has been to Washington. Minister Pettigrew has been to Washington recently and saw both Secretary Zoellick and Secretary Evans. They discussed softwood lumber and also the WTO. USTR Representative Zoellick was in Quebec City and spent three days with Minister Pettigrew trying to develop that relationship. The Attorney General had an excellent relationship with the former Solicitor General and he has continued that with the

vous avons demandée. En ce qui concerne la comparaison entre les systèmes américain et canadien, un document très succinct ainsi qu'une comparaison numérique seraient très utiles.

Je vous remercie d'avoir accepté notre invitation.

Je signale à l'intention de ceux qui suivent nos délibérations que nous accueillons maintenant deux représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Les audiences d'aujourd'hui se termineront par des séances d'information sur les relations globales du Canada et des États-Unis et sur la sécurité internationale. Nous écouterons d'abord M. Jon Allen, puis Mme Jill Sinclair. Soyez les bienvenus.

M. Jon Allen, directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international: C'est un plaisir de participer à vos travaux. Je voudrais donner un bref aperçu de l'état actuel des relations avec les États-Unis et mentionner brièvement les défis qui se posent. À certains égards, nous procédons à rebours. Certains témoins ont probablement déjà mentionné plusieurs différends. Si je répète certaines choses, signalez-moi tout simplement de passer à un autre sujet. Je vous donnerai notre opinion. Jill Sinclair est notre experte en questions politiques militaires. Elle ne fera pas un exposé, mais elle est prête à répondre à vos questions dans ce domaine.

D'après les journaux canadiens, vous avez probablement l'impression que les relations canado-américaines ont atteint un creux. Vous pourriez penser que le gouvernement n'a pas de plan d'action ni de stratégie en ce qui concerne les États-Unis. J'ai le plaisir de signaler que ce n'est pas le cas. En fait, les relations sont bonnes et le gouvernement défend activement une série d'intérêts canadiens précis chez nos partenaires du Sud. La promotion des intérêts du Canada aux États-Unis a toujours reposé sur une approche axée sur un engagement permanent à un niveau élevé, sur l'initiative, sur la recherche de solutions précises en ce qui concerne les divers dossiers — de préférence ceux qui sont fondés sur des règlements mais, si cette approche n'est pas efficace, nous sommes prêts à être pragmatiques; cette approche consiste en outre à éviter d'associer divers dossiers et à défendre ou promouvoir activement nos intérêts. Vous avez en main une trousse de documentation que nous utilisons à cette fin. Elle est assez volumineuse et je suis prêt à discuter des documents qui vous intéressent pendant la période des questions.

Les relations personnelles ne suffisent pas, mais les relations qui ont été établies par le gouvernement actuel avec ses homologues américains sont extrêmement solides et extrêmement efficaces en ce qui concerne la promotion de notre programme. Comme vous le savez, le ministre Graham a rencontré dernièrement le secrétaire Powell à Ottawa et il est allé également à Washington. Le ministre Pettigrew est allé à Washington dernièrement où il a rencontré le secrétaire Zoellick et le secrétaire Evans. Ils ont discuté du dossier du bois d'oeuvre résineux et de l'OMC. Le représentant commercial américain, M. Zoellick, était à Québec où, pendant trois jours, il a tenté de développer ses relations avec le ministre Pettigrew. Le secrétaire à

current Solicitor General, Mr. Easter.

Recently, both the Attorney General and the Defence Secretary, Donald Rumsfeld, have praised Canada for its efforts both on homeland security and in Afghanistan. The Manley/Ridge process is, perhaps, the best known and the set of relationships that probably delivered the most in the course of the past year.

The Smart Border Accord is seen as a success in the U.S., as it is here. The Secretary of the Department of Homeland Security, Tom Ridge, the former Governor of Pennsylvania, who understands the importance of the economic and security relationship, has been a strong advocate of Canada in the U.S. cabinet. Much of the success we have achieved is because of that relationship and the hard work in implementing the Smart Border Accord.

As you know, President Bush will be coming to Ottawa on May 5. At that time, we will have a celebration of our energy relationship, our trading relationship, our border relationship and our long relationship as allies in the world together.

At the same time, as I said, the Canada-U.S. relationship is not just about personal relations, it is about pursuing a clear set of Canadian interests. The government has worked closely with the Americans on ensuring the safety of Canadians on the North American continent. We have the anti-terrorism plan that put \$7.7 billion into new resources for the campaign against terrorism; we have strengthened legislation and enhanced cooperation between law enforcement and intelligence services, which you have already heard about. In addition, the government has moved to enhance security cooperation on the military front. We signed an agreement in December with the U.S. for the establishment of a binational planning group co-located with NORAD. The group will coordinate binational maritime surveillance and intelligence sharing, provide warning and threat assessments to both governments and develop contingency planning.

As I said, the government has moved in a coordinated fashion to aggressively implement the Smart Border Accord and its 30-point action plan. Mr. Fonberg was here this morning and you spoke to him and to Mr. Flack, but we are more than happy to answer any questions on the 30-point action plan.

The government places the highest priority on pursuing trade and investment objectives. While the overall trading relationship is in extremely good shape, there remain nagging and costly trade disputes. We can talk about those, if you wish. At the same time, the government is looking at how we can improve the functioning of the North American economic space. Minister Pettigrew has

la Justice (Attorney General) entretenait d'excellentes relations avec l'ex-solliciteur général, qu'il a maintenues avec son successeur, M. Easter.

Dernièrement, le secrétaire à la Justice et le secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld, ont fait l'éloge du Canada pour ses efforts en matière de sécurité intérieure et en Afghanistan. Le processus Manley/Ridge est peut-être l'initiative la plus connue; ce sont probablement les relations qui ont été les plus fructueuses au cours des 12 derniers mois.

L'accord sur la frontière intelligente est également considéré comme une réussite aux États-Unis. Le secrétaire du Department of Homeland Security, Tom Ridge, ex-gouverneur de la Pennsylvanie, qui est conscient de l'importance des relations en matière d'économie et de sécurité, est un fervent défenseur du Canada au conseil des ministres américains. Le succès est dû en grande partie à ces relations et aux efforts déployés pour la mise en oeuvre de l'accord sur la frontière intelligente.

Comme vous le savez, le président Bush viendra à Ottawa le 5 mai. À cette occasion, nous fêterons nos relations au chapitre de l'énergie, nos relations commerciales, nos relations en matière de frontières et les relations que nous avons depuis des années, comme alliés.

Comme je l'ai déjà mentionné, les relations canado-américaines ne consistent pas uniquement à établir des relations personnelles mais aussi à défendre une série d'intérêts canadiens précis. Le gouvernement a collaboré étroitement avec les États-Unis pour assurer la sécurité des Canadiens sur le continent nord-américain. Nous avons mis en place le plan antiterrorisme qui a injecté 7,7 milliards de dollars de fonds frais dans la campagne contre le terrorisme; nous avons renforcé la législation dans ce domaine et intensifié la collaboration entre les services d'exécution de la loi et les services de renseignement; vous êtes déjà au courant. En outre, le gouvernement a décidé d'intensifier la collaboration en matière de sécurité sur le plan militaire. En décembre 2002, nous avons signé avec les États-Unis une entente portant sur l'établissement d'un groupe de planification binational établi dans les mêmes locaux que le NORAD. Ce groupe coordonnera la surveillance maritime binationale et l'échange de renseignements, lancera des avertissements; il fera des évaluations des menaces pour les deux gouvernements et élaborera des plans d'urgence.

En outre, le gouvernement a adopté une approche coordonnée pour s'attaquer activement à la mise en oeuvre de l'accord sur la frontière intelligente et de son plan d'action en 30 points. M. Fonberg était ici ce matin et vous avez eu l'occasion de discuter avec lui et avec M. Flack; nous nous ferons cependant un plaisir de répondre à vos questions sur le plan d'action en 30 points.

Le gouvernement accorde une très forte priorité à la poursuite des objectifs en matière de commerce et d'investissement. Alors que les relations commerciales sont, d'une façon générale, excellentes, des différends tenaces et coûteux persistent. Nous pourrions en discuter, si vous voulez. Le gouvernement examine en outre les possibilités d'améliorer le fonctionnement de l'espace

been pursuing, with his NAFTA colleagues, whether we can do more in areas such as standards, regulatory reform, rules of origin and the movement of business travellers.

The government continues to look for binational solutions to environmental issues. In December, the two countries signed the Yukon River Treaty on salmon. We are discovering ways to improve air quality in North America, and we have the IJC, under the active leadership of the former Solicitor General and Deputy Prime Minister, Mr. Grey, which is pursuing a vigorous agenda.

As Ms. Sinclair will tell you, we are working on a variety of fronts to ensure international security. The scope of the relationship, from environment to fishery, foreign policy, the border, immigration and trade and defence cooperation, is quite broad. Ambassador Kergin likes to compare the relationship to a great lake. A large body of water runs deep and broad. Occasionally, there are waves and choppy waters, but overall the deep water is stable. When you go to Washington, I hope you get good briefings from the embassy and from others and that they will provide a consistent view. I think they will.

What are the challenges in the coming year? Homeland security is probably the greatest challenge that we face. Security is driving the political agenda in the U.S., as you know, in a way that has no real parallel in Canada. This is having an effect on many of their policy approaches to immigration, law enforcement and foreign affairs. For the Americans, the issue is not whether there will be another incident, but when. Moreover, unlike for most Canadians, September 11 is still very much in the forefront of the minds of our American friends. Today, ironically, the U.S. is the world's only hyper-power, and yet, in some senses, is feeling more vulnerable than at any time in its history. Naturally, this will have an effect on the continuing interactions between Canada and the U.S.

The establishment of the Department of Homeland Security will challenge us. You have heard many times that there will be nine cabinet departments, 170,000 employees and the largest bureaucratic reorganization since the creation of the Department of Defence. Moreover, the President now controls the Senate, the Congress and the Executive Branch. That means he can no longer blame others if there is an incident. He is accountable and his officials are aware of that. That is part of the reason that we currently see a no-tolerance policy at the American border and throughout their system.

économique nord-américain. Le ministre Pettigrew examine, avec ses collègues de l'ALENA, les possibilités d'aller plus loin dans des domaines comme les normes, la réforme de la réglementation, les règles d'origine et le mouvement des gens d'affaires.

Le gouvernement continue de chercher des solutions binationales aux problèmes environnementaux. En décembre, les deux pays ont signé le Traité du fleuve Yukon sur le saumon. Nous découvrons des possibilités d'améliorer la qualité de l'air en Amérique du Nord et il ne faut pas oublier la Commission mixte internationale, sous la direction dynamique de l'ex-solliciteur général et vice-premier ministre, M. Grey, qui met en oeuvre un plan d'action vigoureux.

Comme le signalera Mme Sinclair, nous sommes actifs sur divers fronts pour assurer la sécurité internationale. Le champ des relations qui s'étend de l'environnement aux pêches en passant par la politique étrangère, la frontière, l'immigration et la coopération en matière de commerce et de défense, est très vaste. L'ambassadeur Kergin compare souvent nos relations à un grand lac. Elles sont comparables à une vaste masse d'eau profonde et large. À l'occasion, cette masse d'eau s'agite et fait des vagues mais, d'une façon générale, elle est stable en eau profonde. J'espère que lorsque vous irez à Washington, vous aurez l'occasion d'assister à des séances d'information intéressantes à l'ambassade et ailleurs où l'on brossera un tableau semblable de nos relations. Je pense bien que ce sera le cas.

Quels sont les défis à relever au cours des 12 prochains mois? La sécurité intérieure est probablement le plus important. Comme vous le savez, la sécurité domine le programme politique aux États-Unis, bien plus qu'au Canada. Cette situation a une influence sur la plupart des approches stratégiques américaines en matière d'immigration, d'exécution de la loi et d'affaires étrangères. Pour les Américains, la question n'est pas de savoir si un autre attentat se produira, mais plutôt quand. En outre, les attentats du 11 septembre restent gravés dans la mémoire de nos amis américains alors que la plupart des Canadiens ont tendance à les oublier. Ironiquement, les États-Unis sont actuellement la seule hyperpuissance mondiale et pourtant, ils se sentent à plusieurs égards beaucoup plus vulnérables qu'ils ne l'ont jamais été. Naturellement, ce sentiment de vulnérabilité aura une influence sur les interactions permanentes entre le Canada et les États-Unis.

La création du Department of Homeland Security nous posera un défi. Vous avez entendu dire à de nombreuses reprises qu'il y aura neuf départements ministériels, 170 000 employés et que l'on procédera à la réorganisation bureaucratique la plus importante du département de la Défense depuis sa création. En outre, le président a maintenant le contrôle sur le Sénat, le Congrès et sur l'Exécutif. Par conséquent, il ne peut plus rejeter la responsabilité sur d'autres personnes en cas d'incident. Il doit rendre des comptes et ses collaborateurs en sont conscients. C'est notamment pour cette raison que les Américains appliquent actuellement une politique de tolérance zéro à leurs frontières et à l'échelle du système.

Secretary Ridge will continue to be an asset. The Deputy Prime Minister will likely travel to Washington in April, as you know. He will likely take a group of senior officials with him from Citizenship and Immigration Canada, CIC, from the Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, and from law enforcement agencies in an effort to introduce them to some of the new members of the homeland security team in Washington, such as Mr. Asa Hutchinson, first Undersecretary for Border and Transportation Security — the third-highest ranking official in the Department of Homeland Security — and former head of the Drug Enforcement Agency, who will be the “border czar,” and a number of other people in the new department.

The importance of this visit cannot be overstated because many of the ties that have been developed between our Immigration people and their INS people, and between their Customs people and our Customs people, have been broken. There are new people in those jobs and it will be key that we get to know them so that we are able to convey the extent to which we share their security concerns and the importance of the economic side of the relationship.

You heard from Mr. Robert Fonberg earlier today on border issues. I would simply add that we are making a great deal of progress on NEXUS, on FAST and on NEXUS-Air, which will be in place at Dorval, Montreal, as a pilot system. The Safe Third Country Agreement has been signed and we are hopeful that it will be implemented. We are also hopeful that honourable senators will be able to convince some of their American colleagues to move that along. We have 11 integrated border enforcement teams and there will be 3 more, for a total of 14, in the near future. In general, we continue to make progress with the Americans, whether in the area of bio-security or on Advanced Passenger Information. It is a continual challenge and each day we face a situation that we did not expect. Sometimes, people in the States are not even aware of these challenges, and I will talk about those in a minute.

Our biggest problem is entry-exit. Most of you know that the United States has decided to try to track the 300 million visitors that enter and exit the United States each year; 200 million people cross at land borders. If U.S. officials were to take the exit card of everyone crossing the Canada-U.S. border at one of their own border facilities before the individuals enter Canada and stop at our border facility, we would have a serious problem. As you know, we are in the course of negotiations and discussions with our American friends to try to deal with that issue. They have made their recommendations, which acknowledge the problems, to deal with this issue and we are hopeful that, in the spirit of cooperation, we will be able to resolve it.

Le secrétaire Ridge demeurera un précieux allié. Le vice-premier ministre se rendra probablement à Washington au mois d'avril. Il se fera probablement accompagner d'un groupe de hauts fonctionnaires de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) et des agences responsables de l'exécution des lois, afin de leur présenter quelques nouveaux membres de l'équipe de la sécurité intérieure à Washington, comme M. Asa Hutchinson, premier sous-secrétaire pour la sécurité à la frontière et dans les transports (Border and Transportation Security) — celui qui occupe le troisième rang au sein du Department of Homeland Security — et l'ex-directeur de la Drug Enforcement Agency, qui sera le «tsar de la frontière», ainsi que plusieurs autres fonctionnaires du nouveau ministère.

On ne peut insister suffisamment sur l'importance de cette visite parce que la plupart des liens qui avaient été établis entre les représentants d'Immigration Canada et ceux de l'INS et entre les représentants de Douanes Canada et ceux des services douaniers américains, ont été rompus. De nouvelles personnes occupent ces postes et il sera essentiel de faire leur connaissance pour les convaincre que nous partageons leurs préoccupations en matière de sécurité et que nous accordons beaucoup d'importance au volet économique des relations.

M. Robert Fonberg vous a déjà donné aujourd'hui des informations sur les questions frontalières. Je me contenterai de mentionner que nous réalisons des progrès importants en ce qui concerne la mise en place de NEXUS, d'EXPRESS et de NEXUS-Air, qui sera en place à Dorval (Montréal) à titre de système pilote. L'Entente sur les pays tiers sûrs a été signée et nous espérons qu'elle sera mise en oeuvre. Nous espérons en outre que vous arriverez à convaincre certains de vos collègues américains de promouvoir cette entente. Nous avons 11 équipes intégrées des mesures d'exécution à la frontière auxquelles trois autres viendront s'ajouter bientôt, pour un total de 14. D'une façon générale, nous continuons à réaliser des progrès avec les Américains, que ce soit dans le domaine de la biosécurité ou dans celui de l'Information préalable sur les passagers. C'est un défi perpétuel et nous faisons face tous les jours à des situations imprévues. Les Américains ne sont parfois même pas conscients de ces défis, que je mentionnerai dans une minute.

Notre principal problème est lié aux entrées-sorties. Vous savez probablement que les États-Unis ont décidé de suivre les 300 millions de visiteurs qui entrent et sortent des États-Unis chaque année; 200 millions d'entre eux passent aux frontières terrestres. Nous aurions de grosses difficultés si les agents américains décidaient de prendre la carte de sortie de toutes les personnes qui passent la frontière canado-américaine à un de leurs postes frontières avant qu'elles n'entrent au Canada et ne s'arrêtent à notre poste frontière. Nous sommes en négociations et en discussions avec nos collègues américains pour tenter de régler ce problème. Les Américains ont fait dans ce but des recommandations qui reconnaissent les difficultés qu'il engendrerait; nous avons bon espoir de le résoudre avec leur collaboration.

You are all aware of the National Security Entry-Exit Registration System, NSEERS, which requires citizens of 25 countries to be fingerprinted, photographed and interviewed when entering and exiting the U.S. We had a problem with dual nationals — Canadians who are also nationals of one of those 25 countries or who were born in one of those countries. We spent a great deal of time working with the Americans to resolve that problem. While it is not 100 per cent solved, we are now moving away from zero tolerance and are seeing that reasonable cases of Canadians born in one of those 25 countries are allowed to proceed without going through the entire process.

In respect of advance customs notification, the U.S. intends to introduce rules requiring advance notification before goods are loaded for shipment to the U.S. At one time, they told us that they wanted four hours' advance notification. That would have caused severe trouble for just-in-time delivery across all the major border points. As a result of discussions with the Americans, we have convinced them that that time has to be shortened. We do not have a specific time agreed right now, but we are currently at 30 minutes or less. We continue those discussions. In addition, FAST participants will be exempted from advance customs notification.

Advanced Passenger Information creates another set of issues that we have been dealing with, whereby the Americans want information on passengers coming into Canada who may then move on to the United States. This information will be shared on a risk-management basis only. Bulk data about all travellers will not be transmitted between countries and only information on high-risk passengers will be shared. We are conscious of the privacy concerns that this issue raises and we are working to balance the need for security with the need for protection and privacy.

The issue of the transportation of explosives came upon us out of the blue on a Friday afternoon, when we were told that by the middle of the following week, no Canadians would be allowed to transport explosives across the border, notwithstanding that we provide such things to American carmakers, the army corps of engineers and some of the military. It turned out that the Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms people had not informed the Department of Transportation in the United States. After one week of negotiations, we got that proposal modified and our truckers and companies are continuing to transport explosives.

I will leave the border issues, if I may, and quickly move on to some foreign policy and economic issues. I will then open it up for your questions.

Vous êtes tous au courant du système national d'enregistrement des entrées et des sorties (National Security Entry-Exit Registration System [NSEERS]) qui exige qu'on prenne les empreintes digitales, photographie et interviewe les citoyens de 25 pays à leur entrée et à leur sortie des États-Unis. Nous avons des difficultés en ce qui concerne les personnes qui ont une double nationalité — par exemple, les Canadiens qui sont également ressortissants d'un de ces 25 pays ou qui sont nés dans un de ces pays. Nous en discutons activement avec les Américains pour tenter de régler ce problème. Alors qu'il n'est pas encore entièrement résolu, le niveau de tolérance zéro se relâche et nous constatons que, dans les cas raisonnables, les Canadiens nés dans un de ces 25 pays sont autorisés à passer sans devoir se soumettre au processus intégral.

En ce qui concerne les préavis aux douanes, les États-Unis comptent instaurer des règlements exigeant un préavis avant le chargement de marchandises à destination des États-Unis. À un certain moment, les autorités américaines ont mentionné qu'elles voulaient un préavis de quatre heures, ce qui aurait gravement perturbé le passage aux principaux postes frontaliers des marchandises destinées à la livraison juste à temps. Au cours des discussions que nous avons eues avec eux, nous avons convaincu les Américains de raccourcir ce délai. Nous ne nous sommes pas encore mis d'accord sur un délai précis, mais il est actuellement de 30 minutes tout au plus. Nous poursuivons ces discussions. En outre, les participants à EXPRESS seront dispensés du préavis aux douanes.

L'Information préalable sur les passagers est une autre source de difficultés que nous tentons de régler, étant donné que les Américains veulent des informations sur les passagers qui viennent au Canada et qui pourraient ensuite entrer aux États-Unis. Cette information n'est communiquée que sur une base de gestion des risques. Les données globales sur les voyageurs ne sont pas communiquées entre pays et seule l'information sur les passagers à risque élevé est communiquée. Nous sommes conscients des problèmes de protection des renseignements personnels que suscite ce système et nous nous efforçons de faire la part entre les exigences de la sécurité et la nécessité de protéger les renseignements personnels.

La question du transport des explosifs s'est posée subitement un vendredi après-midi; on nous a annoncé qu'à partir du milieu de la semaine suivante, les Canadiens ne seraient plus autorisés à passer la frontière avec des explosifs, même si nous en fournissons à des fabricants d'automobiles américains, au service de génie des forces armées et à d'autres services des Forces armées. Les responsables du bureau des boissons alcoolisées, du tabac et des armes à feu (Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms) n'avaient pas informé le département des Transports. Après une semaine de négociations, nous avons fait modifier ce projet; aussi, nos transporteurs et les compagnies de transport continuent de passer la frontière avec des explosifs.

Je saute les questions frontalières pour passer rapidement à quelques questions concernant la politique étrangère et à quelques enjeux économiques. Ensuite, nous répondrons à vos questions.

Clearly, the paramount foreign policy and security issue for the Bush Administration has become the proliferation of weapons of mass destruction and the threat of global terrorism. The U.S. is intent on disarming Iraq. The President has made it clear that he will do so, hopefully with, but otherwise without, the UN's participation.

What will be the consequences for the Middle East, the multilateral system, Europe and NATO? These are difficult questions that are being debated as we speak. This is a high-risk foreign policy that is now intertwined with the performance of the U.S. economy, which, of course, could have implications for our economy.

Continental defence issues are back at the top of the Canada-U.S. agenda. In the United States, homeland and continental security are now converging. We are more than happy to take any questions you may have on that.

In terms of our economic prosperity, you know all the facts and figures. The level of our trade is almost \$2 billion a day; the United States accounts for 87 per cent of our exports, and 37 per cent of our GDP.

Our trade relationship is a tremendous success story. Some of the holdovers from our NAFTA negotiations, when we were not able to do away with trade remedies legislation in the United States, continue to nag. We currently are dealing with softwood lumber, and with challenges to the Wheat Board — the 10th challenge in as many years. However, those processes are being dealt with either through negotiation and dispute settlement through the WTO and NAFTA, in the case of softwood lumber; or, in the case of the Wheat Board, through dispute settlement.

Energy is one of the good news stories. The very good news story is in the relationship. In 2000, Canada exported \$52 billion worth, or approximately 97 per cent of our energy exports, to the United States.

The other side of the story, that nobody in the United States seems to know about, is that we are their largest and most secure energy supplier. We are hoping that Mr. Abraham, the Secretary of Energy, may accompany President Bush in May. I know that our American colleagues here very much want to get that story out as well. At a time when there is conflict in Venezuela and potential conflict in Iraq, the fact that we are the largest and most secure energy supplier is something all Americans should know about.

In terms of the North American economy, you will be aware that there are those — the Canadian Council of Chief Executive Officers and the C.D. Howe Institute — who call for a "big bang" approach, a package that would include homeland and continental security in a trade-off for trade and economic

L'enjeu primordial en matière de politique étrangère et de sécurité pour l'administration Bush est indéniablement lié à la prolifération des armes de destruction massive et à la menace terroriste à l'échelle planétaire. Les États-Unis sont déterminés à désarmer l'Irak. Le président a déclaré sans ambages qu'il le ferait, de préférence avec, mais au besoin sans, la participation des Nations Unies.

Quelles seront les conséquences pour le Moyen-Orient, le système multilatéral, l'Europe et l'OTAN? Ce sont des questions délicates dont on discute en ce moment même. Il s'agit d'une politique extérieure à risque élevé qui est actuellement liée à la performance de l'économie américaine, ce qui pourrait avoir, bien entendu, des répercussions pour notre économie.

Les questions de défense continentale sont de nouveau au sommet des priorités canado-américaines. Aux États-Unis, la sécurité intérieure et la sécurité continentale convergent. Nous sommes prêts à répondre à vos questions à ce sujet.

En ce qui concerne notre prospérité économique, vous êtes au courant des faits et des chiffres. Le niveau de nos échanges atteint presque 2 milliards de dollars par jour; les États-Unis représentent 87 p. 100 de nos exportations et 37 p. 100 de notre PIB.

Nos relations commerciales sont une réussite éclatante. Quelques-uns des problèmes non réglés au cours de nos négociations sur l'ALENA, à l'occasion desquelles nous n'avons pas été en mesure de nous débarrasser de la législation américaine sur les recours commerciaux, subsistent. Nous tentons de régler actuellement la question du bois d'oeuvre résineux et celle des contestations concernant la Commission canadienne du blé — la dixième en dix ans. Cependant, ces questions sont examinées par le biais du processus de négociation et de règlement des différends de l'OMC et de l'ALENA, dans le cas du bois d'oeuvre résineux ou, dans le cas de la Commission canadienne du blé, par le biais du système de règlement des différends.

L'énergie est un des autres secteurs florissants. Cette situation est surtout due à nos excellentes relations. En 2000, le Canada a exporté de l'énergie pour une valeur de 52 milliards de dollars aux États-Unis, soit environ 97 p. 100 de nos exportations dans ce secteur.

L'autre aspect dont personne ne semble être au courant aux États-Unis est que nous sommes le principal fournisseur d'énergie des États-Unis, et le plus fiable. Nous espérons que M. Abraham, le secrétaire à l'Énergie, pourra accompagner le président Bush lors de sa visite au Canada en mai. Nos collègues américains veulent diffuser la nouvelle également. En cette période marquée par un conflit au Venezuela et par un conflit possible en Irak, tous les Américains devraient savoir que nous sommes leur principal fournisseur d'énergie, et le plus fiable.

En ce qui concerne l'économie nord-américaine, vous êtes probablement au courant de l'approche «de choc» préconisée par certains organismes — comme le Conseil canadien des chefs d'entreprise et l'Institut C.D. Howe — un ensemble de mesures englobant la sécurité intérieure et continentale en contrepartie du

issues. There are others, such as the Conference Board and many commentators in Canada and the U.S., who see the benefits in a step-by-step approach.

In our view, there is little appetite right now in the U.S. for big schemes. This has not stopped us from considering other ways to secure our economic security within a North American economic space. The Speech from the Throne talked about "smart regulation," and Minister Pettigrew is looking for ways to move the trade agenda forward. With regulatory reform and rules of origin modifications, we can save billions of dollars for our private sector.

I want to touch on enhanced representation in the United States. We passed out a couple of maps to you. One map — "Why the U.S. Matters" — actually appeared in *The Globe and Mail* a couple of Saturdays ago in Drew Fagan's article. We passed it to him a few months ago on an airplane and he has been running with it ever since.

It is quite revealing if one looks at the fact that France has a GDP somewhat smaller than California, Florida has a GDP the size of South Korea and Russia has a GDP the size of New Jersey. In other words, in economic terms, the majority of states are as important, or more important, to us as many of the countries that we deal with on a daily basis. This does not, of course, mean that we should be reducing our relations with states around the world. It simply means that we must recognize the importance of the United States in economic terms.

The second map, "The Missing Pieces," gives you an indication of where we do not have a presence in the United States. In the last 10 years, we have reduced our representation in the States from 29 to 14 offices. In part, this was because people thought that, with the NAFTA, we might not need as many to encourage trade. That forgets the fact that we have to be present in the United States to defend and protect our interests.

There was recognition that we needed more representation in the United States in the Speech from the Throne. The Standing Committee on Foreign Affairs and International Trade, SCOFAT, also came to the same conclusion in its report. In the most recent budget, we were given up to \$71 million that will be matched by our department and partner departments. We are hoping to open nine new offices in the U.S. over the next couple of years. Some will be consulates general. Some will be antennae offices to our consulates. We are also hoping to put 20 new what we call "Canadian champions," or honorary consuls, in the United States in cities where we do not now have or will not have offices. The purpose of this is to promote investment and our

règlement des questions commerciales et économiques. D'autres organismes comme le Conference Board et de nombreux commentateurs canadiens et américains recommandent toutefois une approche graduelle.

À notre avis, les grands projets américains suscitent actuellement peu d'enthousiasme de notre part. Nous avons néanmoins envisagé d'autres possibilités d'assurer notre sécurité économique dans l'espace économique nord-américain. Il a été question de «réglementation intelligente» dans le discours du Trône et le ministre Pettigrew examine des possibilités de faire progresser notre programme commercial. Grâce à la réforme réglementaire et aux modifications apportées aux règles d'origine, nous ferons économiser des milliards de dollars au secteur privé canadien.

Je voudrais faire quelques brefs commentaires au sujet d'une représentation accrue aux États-Unis. Nous vous avons distribué deux cartes. L'une intitulée «Why the U.S. Matters», qui a paru dans le *Globe and Mail* du samedi il y a 15 jours, dans l'article de Drew Fagan. Nous lui avons remis cette carte il y a quelques mois alors que nous étions ensemble dans l'avion et il la diffuse partout depuis lors.

Elle est très intéressante si l'on considère que la France a un PIB légèrement inférieur à celui de la Californie, que la Floride a un PIB analogue à celui de la Corée du Sud et que la Russie a un PIB analogue à celui du New Jersey. Autrement dit, sur le plan économique, la plupart des États sont aussi importants, voire davantage, pour nous que la plupart des pays avec lesquels nous entretenons des relations commerciales courantes. Il ne faut pas en conclure pour autant que nous devrions réduire nos relations avec d'autres pays. Cette situation démontre seulement que nous devons tenir compte de l'importance des États-Unis sur le plan économique.

La deuxième carte, intitulée «Les pièces manquantes» indique où nous ne sommes pas représentés aux États-Unis. Au cours des dix dernières années, nous avons réduit le nombre de bureaux qui nous représentent aux États-Unis de 29 à 14. Cette décision a notamment été prise parce que l'on pensait qu'il ne serait peut-être plus nécessaire d'avoir autant de bureaux pour encourager le commerce après la signature de l'ALENA. On avait oublié qu'il est nécessaire d'être présents aux États-Unis pour défendre et protéger nos intérêts.

On a signalé dans le discours du Trône qu'il était nécessaire d'accroître notre représentation aux États-Unis. Le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international (CAECI) a également tiré cette conclusion dans son rapport. Dans le dernier budget, on nous a accordé des crédits de 71 millions de dollars; notre ministère et les ministères partenaires investiront également en contrepartie. Nous espérons ouvrir neuf nouveaux bureaux aux États-Unis au cours des deux prochaines années. Certains seront des consulats généraux. D'autres seront des bureaux qui serviront d'antennes à nos consulats. Nous espérons créer 20 nouveaux postes de ce que nous appelons les «champions canadiens», c'est-à-dire des consuls

innovation agenda; but it is also for advocacy, to defend and protect our interests.

In the 1970s, it was all about trying to convince the U.S. Administration. In the 1980s, Alan Gottlieb taught us that we had to deal with Congress; and you will be dealing with Congress. In the 1990s and in the year 2000, we realized that we have to move beyond the beltway, beyond the elites, and get into the grassroots.

We have to convince the people on the ground who influence the congressmen and senators in their constituencies. They are making their decisions based on what is happening around them, and we have to be there to get our message out. We are spending a lot of time and a fair amount of money on advocacy right now. That is good news.

I will stop there, if I may, and throw the floor open to questions.

Senator Michael Forrestall (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Thank you very much, Mr. Allen. In connection with messages that are sometimes very interesting to carry to the United States in defence of our own positions, the last visit we made had to do with energy.

Senator Smith: Let me say at the outset that I concur with your evaluation of the rapport at the official level, although you may see media reports now and then that would not indicate that. I am influenced a little by the fact that, last month, I was one of a dozen parliamentarians who went down with Minister Pettigrew for that "Canada day." There were actually two days of meetings. We had a huge map up in both the Senate and the House of Representatives' reception rooms, showing the 38 states where Canada is their biggest customer. I did take some pleasure, being from Toronto, pointing out to one congressman who mentioned Japan that Ontario alone is equal to Japan in trade with the U.S. That rocked him a little, and I enjoyed that. It was said very tastefully.

In any event, I would say that the material was very helpful, especially that information about the 38 states where we are the largest customers. There was one meeting that got off to something of a rocky start with someone from Georgia. That was the first thing mentioned, and the tone shifted very quickly. I had about 15 conversations with congressmen and senators. We had thought we might be a little defensive, but none of those conversations were of that nature.

This morning we heard different people giving their perspectives. What are the most frequent myths about Canada that you feel you must counter? Are there any that you think you

honoraires, aux États-Unis, dans les villes où nous n'avons pas encore de bureau et où nous ne comptons pas en établir. Le but de cette opération est de promouvoir l'investissement et notre plan d'action pour l'innovation; nous le faisons également dans un but de sensibilisation et pour protéger nos intérêts.

Au cours des années 70, il s'agissait surtout de convaincre l'administration américaine. Au cours des années 80, Alan Gottlieb a signalé que nous devons traiter avec le Congrès et c'est précisément avec lui que vous traiterez. Au cours des années 90 et en l'an 2000, nous nous sommes rendu compte qu'il était nécessaire d'établir également des contacts avec la base et pas seulement avec l'élite.

Il est nécessaire de convaincre les personnes qui travaillent sur le terrain et qui ont une influence sur les membres du Congrès et les sénateurs. Ces personnes prennent des décisions en fonction des événements qui se produisent autour d'elles et nous devons être sur place pour communiquer notre message. Nous investissons actuellement beaucoup de temps et des sommes assez considérables dans la sensibilisation. C'est encourageant.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je m'arrête pour vous permettre de poser des questions.

Le sénateur Forrestall (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Allen. À propos des messages qu'il est parfois très intéressant de véhiculer aux États-Unis pour défendre nos positions, je signale que notre dernière visite concernait l'énergie.

Le sénateur Smith: Je signale d'emblée que j'approuve votre évaluation des relations au niveau supérieur, même si les commentaires des médias ne sont pas toujours aussi optimistes. Je suis peut-être probablement influencé par le fait que le mois dernier, je faisais partie d'un groupe de 12 parlementaires qui sont allés aux États-Unis avec le ministre Pettigrew pour la «Journée du Canada». Il s'agissait de deux journées de réunion. Dans les salles de réception du Sénat et de la Chambre des représentants, il y avait une carte de très grand format représentant les 38 États où le Canada est le plus gros client des États-Unis. Étant donné que j'habite Toronto, j'ai pris plaisir à signaler à un des membres du Congrès qui mentionnait le Japon que le volume des échanges commerciaux de l'Ontario avec les États-Unis est égal au volume des échanges des États-Unis avec le Japon. Ce commentaire l'a légèrement secoué, ce qui m'a amusé. Il était très pertinent.

Quoi qu'il en soit, l'information était très utile, surtout celle sur les 38 États dont nous sommes les principaux clients. Une des réunions avait plutôt mal débuté, avec un représentant de la Géorgie. C'était mon premier commentaire et le ton a changé très rapidement. J'ai eu une quinzaine de conversations avec des membres du Congrès et des sénateurs. Nous pensions que nous étions peut-être sur la défensive, mais aucune de ces conversations n'était de cette nature.

Ce jour-là, nous avons entendu les opinions de diverses personnes. À votre avis, quelles sont les principales idées fausses sur le Canada qui doivent être rectifiées? En avez-vous à nous

should flag for us? We may be aware of them, but out of an abundance of caution, what are the myths on which we might sometimes have to do a little education?

Mr. Allen: There are a number.

You are correct that you may well face them. The two myths that we hear the most about are our porous border and our weak immigration system. That, in some senses, is at the heart of the concerns of people like Senator Hillary Rodham Clinton and others. They need constant education about the nature of our system and, most importantly, the cooperation between our law enforcement, intelligence and various border agencies.

As I said, if you were to ask Attorney General Ashcroft who the United States' most cooperative partner was, I think there would be no question in his mind. He knows that, both on the law enforcement and intelligence sides.

We have done many things to tighten up our immigration system recently. I believe you heard from Mr. Jean that our system is as good as the United States. One of the things I spoke about last time I was here is that we may well have some refugees of whom we have not kept track. What the United States must recall is that they have somewhere between 9 million and 11 million illegal immigrants. The reason they have "illegals" and we have "refugees" is that, when refugees come to the United States, they are detained. To avoid that, they go underground. When refugees come to Canada, unless they pose a security risk, they are not detained. From time to time, we may lose track of them. We are not, as I say, talking about a vast number of people running around Canada who pose a threat either to us or to the United States, because we detain those that pose a problem.

Senator Smith: Any briefing notes that you have on those issues that could be provided to our clerk would be most helpful.

I do not want to put you in an awkward position or project what the government will ultimately decide. However, in a couple of conversations that I had last month on the Iraq issue — and I am just wondering if this is something that you hear — they would bring up Canada's well-earned reputation in the policing role, going back to Suez and Cyprus, although they were not really putting on the heat. When this happens, we must have people who know what they are talking about and who will not be surprised if they are asked. Do you encounter conversations of that nature much?

signaler? Nous en sommes peut-être conscients mais, par mesure de précaution supplémentaire, quelles sont les idées fausses au sujet desquelles il serait peut-être bon que nous apportions quelques rectifications?

M. Allen: Il y en a plusieurs.

Vous avez effectivement peut-être intérêt à les connaître. Les deux idées fausses qui sont les plus répandues concernent la porosité de notre frontière et la faiblesse de notre processus d'immigration. Elles sont en quelque sorte au cœur des préoccupations de personnes comme le sénateur Hillary Rodham Clinton et de plusieurs autres personnes. Ces personnes ont besoin d'être tenues constamment au courant de la nature de notre système et, surtout, de la coopération entre les services canadiens et américains d'application de la loi et du renseignement, et entre divers autres services frontaliers.

Comme je l'ai mentionné, si l'on demandait au secrétaire à la Justice, M. Ashcroft, quel est le partenaire le plus coopératif des États-Unis, je pense qu'il répondrait sans la moindre hésitation. Il sait que nous sommes très coopératifs en matière d'application de la loi et de renseignement.

Nous avons pris dernièrement diverses mesures pour renforcer notre processus d'immigration. Je pense que M. Jean a mentionné que notre processus est aussi efficace que le système américain. Un des problèmes que j'ai mentionnés la dernière fois que j'ai témoigné devant vous est que nous avons peut-être perdu la trace de quelques réfugiés. Les Américains ne doivent pas oublier que le nombre d'immigrants clandestins qui sont dans leur pays se situe entre 9 millions et 11 millions. Si les États-Unis ont des immigrants «clandestins» alors que nous avons des «réfugiés», c'est parce que les réfugiés sont détenus lorsqu'ils arrivent aux États-Unis. Ils entrent donc clandestinement pour éviter la détention. Par contre, à leur arrivée au Canada, les réfugiés ne sont pas mis en détention, à moins qu'ils ne constituent un risque pour la sécurité. Il nous arrive de perdre leur trace. Comme je l'ai mentionné, le nombre de personnes qui pourraient constituer une menace pour nous ou pour les États-Unis qui circulent librement au Canada n'est pas très élevé parce que nous mettons en détention celles qui posent un problème.

Le sénateur Smith: Nous apprécierions beaucoup que vous remettiez à notre greffière les notes d'information que vous avez sur ces questions.

Je ne tiens pas à vous mettre dans une situation embarrassante ou à faire des pronostics sur la décision finale du gouvernement. Cependant, dans deux ou trois conversations que j'ai eues le mois dernier au sujet de l'Irak — et je me demande si vous en avez entendu parler —, les Américains ont mentionné la réputation méritée que le Canada a acquise dans des rôles de surveillance policière, déjà à Suez et à Chypre, bien que mes interlocuteurs ne se soient pas attardés sur la question. Dans ces cas-là, il est essentiel que nos représentants sachent de quoi on parle et ne soient pas pris de court quand on leur pose des questions. Avez-vous souvent des conversations de cette nature?

Mr. Allen: I will let Ms. Sinclair jump in; however, there is no question that the United States would like to have as many countries on board as possible, especially countries like Canada. That is understandable; so would the British.

Senator Smith: This was with specific reference to the post-fighting aspect.

Mr. Allen: Post-conflict?

Senator Smith: That is correct. They knew about the role of the supply ships, to which they reacted positively. The word they used was “niche”: “We know you have a real niche carved out, so do not be surprised.”

Mr. Allen: I would say two things and then I will let Ms. Sinclair comment. First, if you are confronted by more aggressive criticism, which we are not anticipating, you must remind our American friends that we were and continue to be in Iraq, Kosovo, Bosnia, Haiti and Afghanistan. In terms of post-conflict, I think the Prime Minister made it clear today that we would also be there and that we have a tradition of being involved in post-conflict reconstruction.

Let me turn it over to the expert.

Ms. Jill Sinclair, Director General, International Security Bureau, Department of Foreign Affairs and International Trade: Honourable senators, in terms of post-conflict, we will be involved, as you know, in Afghanistan. That is, when they talk to you about the niche, you say that Canada is living up to that niche reputation. Largely in response to requests from the United States, but also the international community generally, Canada has said that we would step up to the plate in terms of participating in the international security assistance force in Afghanistan, and will be deploying a battle group of approximately 2,000 personnel this summer for a 12-month rotation. That is more than anyone else has done; most forces go in for six months. We are living up to that niche reputation. We can only do so much, but this is a significant contribution to international peace and security. That is a good, responsive point.

Mr. Allen was saying that we were there in Bosnia and other places. I say that we continue to be in Bosnia and the Golan Heights. If we look at places where the Americans care about our presence because we bring some security, stability and real professionalism, we are there in the multinational force and observer mission in the Sinai, between Egypt and Israel. We are making a contribution in all of those regions, but everyone has to respect the limits of our capacity and that we are doing what we possibly can.

M. Allen: Je laisserai à Mme Sinclair le soin de répondre; il est cependant indéniable que les États-Unis aimeraient faire participer le plus grand nombre possible de pays, surtout des pays comme le Canada. C'est compréhensible; le Royaume-Uni a la même réaction.

Le sénateur Smith: Il s'agissait d'une allusion précise à la période suivant un combat.

M. Allen: À l'après-conflit?

Le sénateur Smith: C'est bien cela. Ils étaient au courant du rôle des navires de ravitaillement, qu'ils ont bien réagi. Le terme qu'ils ont employé est «créneau»; «nous savons que vous vous êtes taillé un créneau; ne soyons donc pas étonnés».

M. Allen: Je voudrais faire deux commentaires, puis je laisserai la parole à Mme Sinclair. Le premier est que si l'on est confronté à des critiques plus acerbes — ce que nous ne prévoyons pas —, il faut rappeler à nos voisins que nous avons assuré une présence en Irak, au Kosovo, en Bosnie, à Haïti et en Afghanistan, et que nous continuons de le faire. En ce qui concerne notre présence après les conflits, je pense que le premier ministre a fait à ce sujet aujourd'hui une déclaration qui ne laisse subsister aucun doute au sujet de notre présence après le conflit en Irak et qui a rappelé que nous participons habituellement aux opérations de reconstruction après un conflit.

Je laisse maintenant la parole à l'experte dans ce domaine.

Mme Jill Sinclair, directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international: Honorables sénateurs, nous participerons, comme vous le savez déjà, aux travaux de reconstruction après le conflit en Afghanistan. C'est quand les Américains mentionnent ce créneau qu'il faut répondre que le Canada est à la hauteur de sa réputation dans ce domaine. À la suite des sollicitations des États-Unis, mais aussi de la communauté internationale, le Canada s'est engagé à être à la hauteur en ce qui concerne sa participation au sein de la Force internationale d'assistance à la sécurité en Afghanistan et à déployer un groupement tactique d'environ 2 000 personnes l'été prochain pour une période de roulement de 12 mois. C'est plus que ce qu'ont fait les autres pays; la plupart des forces sont envoyées pour des périodes de six mois. Nous sommes donc à la hauteur de cette réputation. Nos possibilités sont limitées, mais c'est une contribution importante à la paix et à la sécurité internationales. C'est donc une réponse pertinente à ce type de questions.

M. Allen a mentionné que nous avons assuré une présence en Bosnie et dans d'autres pays. Je signale que nous maintenons une présence en Bosnie et sur le Plateau du Golan. En ce qui concerne les pays où les Américains apprécient notre présence parce que nous apportons une certaine sécurité, une certaine stabilité et un professionnalisme de haut niveau; nous faisons partie de la force multinationale et de la mission d'observateurs dans le Sinaï, entre l'Égypte et Israël. Nous sommes présents dans toutes ces régions, mais les autres pays doivent respecter les limites de nos capacités et comprendre que nous participons en fonction de nos possibilités.

Senator Smith: I went to our base in the Golan Heights in January. I heard very good things about our people there.

Could you expand on your comment about not linking things? When we were down there, of course, softwood lumber issues were at a high-water mark; there was potential for disharmony. There did seem to be a conscious effort to avoid trying to link them to border security issues. Could you comment on the thinking on that, as well as on how to avoid it?

Mr. Allen: In some senses, we have linked issues; however, we have linked economics and security, which is positive. We are trying to demonstrate that we are cooperative security partners and that we want to make sure that both our economies continue to thrive. We do link issues when it comes to positives.

You can run into problems if Canadians think that, somehow, we could turn the energy tap off. That energy tap provides us with \$52 billion a year in revenue. Some think that if we just turn it off for a while, we can convince someone in the United States to solve softwood lumber issues. The problem with that, and with some of the big bang theory, is that different people are controlling different parts of the game. The administration is not the major obstacle on softwood lumber. It is a coalition, which then has convinced a series of congressmen and senators to pursue trade remedies. Somehow, I think turning off the energy tap would not necessarily impact on those people. We could hurt ourselves.

We are not, generally speaking, big enough and we do not have enough influence to be able to withstand linkages. I do not think that means that we should not be explaining to the Americans how important we are to them.

One of the things we do on softwood, steel and other issues is to try to convince them that we have integrated markets. Right now, Americans own steel plants in Canada and Canadians own plants in the United States, and Weyerhaeuser owns plants on both sides of the border.

Our message is that if the United States hurts Canada, they are hurting themselves. We do make the link, in a way.

The honourable senator mentioned Georgia. We found out that one congressman had been listening to the concerns of a small lumber mill and had based his position on softwood on those concerns. He did not realize that he had more people voting in his constituency who worked for Home Depot than worked for

Le sénateur Smith: Je suis allé à notre base sur le Plateau du Golan en janvier. J'y ai entendu de nombreux commentaires élogieux au sujet de notre effectif local.

Pourriez-vous donner des précisions au sujet du refus d'associer divers dossiers? Lorsque nous étions aux États-Unis, les problèmes concernant le bois d'oeuvre résineux avaient atteint leur point culminant et risquaient de provoquer un désaccord. Il semblerait que l'on ait fait des efforts conscients pour éviter de faire un lien entre ces problèmes et les questions touchant la sécurité frontalière. Pourriez-vous faire des commentaires sur ce principe et sur l'approche à adopter pour éviter d'établir des associations?

M. Allen: Nous avons établi des associations dans certains cas; c'est toutefois entre les dossiers économiques et celui de la sécurité que nous avons établi des liens, ce qui est constructif. Nous tentons de démontrer que nous sommes des partenaires fiables en matière de sécurité et que nous tenons à ce que l'économie demeure prospère dans l'un et l'autre pays. Nous établissons des associations lorsque c'est constructif.

On pourrait toutefois avoir des problèmes si les Canadiens pensent qu'il serait possible de suspendre l'exportation d'énergie. La vente d'énergie aux États-Unis nous rapporte 52 milliards de dollars par an. Certaines personnes pensent que nous pourrions suspendre provisoirement les livraisons afin de convaincre les responsables américains de résoudre les problèmes liés au bois d'oeuvre résineux. La difficulté est que si l'on met cette théorie de choc en pratique, les divers volets du jeu seront sous le contrôle de personnes différentes. Ce n'est pas l'administration américaine qui représente l'obstacle majeur en ce qui concerne le bois d'oeuvre résineux. C'est une coalition qui a convaincu plusieurs membres du Congrès et sénateurs d'utiliser les recours commerciaux. Je pense que la suspension des livraisons d'énergie n'influencerait pas nécessairement ces personnes. Nous risquerions de nous nuire.

D'une façon générale, nous ne sommes pas assez puissants et nous n'avons pas assez d'influence pour résister. Ce n'est toutefois pas une raison pour ne pas expliquer aux Américains que nous sommes des partenaires importants.

En ce qui concerne les dossiers du bois d'oeuvre résineux, de l'acier et divers autres dossiers, nous tentons de convaincre les Américains que nos marchés sont intégrés. Les Américains ont actuellement des aciéries au Canada et les Canadiens en ont aux États-Unis; Weyerhaeuser possède des usines des deux côtés de la frontière.

Notre message est que si les États-Unis causent un préjudice au Canada, ils se causent du tort à eux-mêmes. Nous établissons en quelque sorte le lien.

L'honorable sénateur a mentionné la Géorgie. Nous avons constaté qu'un membre du Congrès a prêté une oreille attentive aux doléances d'une petite scierie et que sa position sur le bois d'oeuvre résineux est fondée sur ces doléances. Il ne s'est pas rendu compte que, dans sa circonscription, le nombre de ses

the mill. If you want to get down to pure politics, he should have been voting the other way.

Senator Smith: I know about that fellow.

Mr. Allen: Linkage is a little dangerous for us because we are the smaller partner. We should do it in a positive way.

We should not threaten our American friends, and it would probably not work. They might be able to withstand any pressure we put on them.

Senator Smith: It is ironic that both the coalition and Home Depot, which funded the consumer group, are based in Atlanta.

Senator Banks: Earlier, Mr. Allen, you said that you hoped that we would do whatever we could to convince members of Congress to support the Safe Third Country Agreement. How much danger is there? What will they do? Are there moves afoot to stop it? Are there people impeding it? Is there something that Congress could do to blow it out of the water?

Mr. Allen: I do not think so. We are on the right track. It was signed some time ago and we are really just trying to implement it.

The American Congress, not unlike the House and the Senate, is subject to pressures. There are those in the refugee community in the United States who are arguing that they should not implement it. This is impacting on refugees trying to seek safety.

We are simply suggesting, as honourable senators are aware, that they should not be using the United States as a transit point in order to enter our system.

Senator Banks: If they know the numbers, American congressmen will realize that they would be big losers in terms of numbers. Ten thousand refugee applicants who would otherwise have come to Canada through the United States would then be their problem and not ours.

Mr. Allen: That is true. On the one hand, they cannot tell us that we have a weak refugee system and that we should be more careful about who we let in, and on the other hand say, "By the way, we would like to dump 40,000 people at Buffalo and have you take them." There is a certain inequity there.

Certainly, the administration and most in Congress would see that. Some urging on the part of honourable senators would not hurt.

Senator Banks: We will do that. Those anecdotal comments that roll off your tongue, because you deal with them every day, would be very helpful to us. We already have many of them, but we are better prepared with a surfeit. Would you please share whatever anecdotal situations that you can? If we are at a

électeurs qui travaillent pour Home Depot est plus élevé que le nombre de travailleurs de cette scierie. D'un point de vue strictement politique, il aurait dû voter en faveur du règlement de ce dossier.

Le sénateur Smith: Je le connais.

M. Allen: L'établissement de liens entre divers dossiers est un peu dangereux pour nous parce que nous sommes le partenaire le moins puissant. Il est dès lors nécessaire de le faire uniquement dans un but constructif.

Il faut éviter de menacer nos voisins; ce serait probablement inutile. Ils seraient peut-être capables de résister à toutes les pressions que nous pourrions exercer sur eux.

Le sénateur Smith: Ironiquement, la coalition et Home Depot, qui a financé le groupe de consommateurs, ont l'une et l'autre leur siège à Atlanta.

Le sénateur Banks: Monsieur Allen, vous avez mentionné tantôt que vous espériez que nous ferions notre possible pour convaincre les membres du Congrès d'appuyer l'Entente sur les pays tiers sûrs. Quels sont les risques à ce niveau? Quelles seront leurs réactions? Fait-on des tentatives pour faire échouer cette entente? Y a-t-il des tentatives d'obstruction? Le Congrès pourrait-il intervenir pour crever l'abcès?

M. Allen: Je ne le pense pas. Nous sommes sur la bonne voie. L'entente a été signée il y a un certain temps et nous nous appliquons en fait à la mettre en oeuvre.

Contrairement à la Chambre et au Sénat, le Congrès américain est soumis à des pressions. Certains groupes de réfugiés qui sont aux États-Unis s'opposent à sa mise en oeuvre. Cette attitude a des répercussions sur les réfugiés qui recherchent la sécurité.

Comme vous le savez, nous estimons que les réfugiés ne devraient pas utiliser les États-Unis comme point de transit vers le Canada.

Le sénateur Banks: S'ils sont au courant des statistiques, les membres du Congrès américain sont conscients qu'ils seraient les grands perdants. Ce sont eux et pas nous qui aurai-ent sur le dos 10 000 demandeurs d'asile qui auraient pu venir au Canada par les États-Unis.

M. Allen: C'est exact. Par contre, ils ne peuvent pas reprocher à notre processus de détermination du statut de réfugié d'être peu efficace et nous recommander de faire preuve de plus de circonspection en signalant d'autre part qu'ils aimeraient laisser 40 000 personnes à Buffalo et que nous devons les accueillir. Ce serait inéquitable.

L'administration et la plupart des membres du Congrès pourraient tenir ce type de raisonnement. Certaines pressions de votre part ne seraient pas inutiles.

Le sénateur Banks: Nous en ferons. Les commentaires anecdotiques que vous faites parce que vous les entendez tous les jours, nous seraient très utiles. Nous en avons déjà noté un grand nombre, mais nous avons intérêt à être prêts à une avalanche de commentaires de cette nature. Pourriez-vous nous

breakfast meeting, and some senator from Georgia starts criticizing us, it is useful to be able to say, "Perhaps there are some things that you do not know." That would be helpful.

Mr. Allen: We will do that. The little package that you have is chock full of our messages. You have the little blue book that is the equivalent of the Red Book. It has the main messages. We will give you a little cheat sheet.

The Deputy Chairman: While you are responding to the senator's Christmas wish, could you give us some figures on the cost of extracting oil from tar sands in Canada versus shale in the United States to illustrate to Mr. Secretary Rumsfeld once again that we can do it economically?

Mr. Allen: Certainly.

Senator Banks: We have had some success in that regard in the past. It is very helpful to have that kind of information.

Ms. Sinclair, when Mr. Allen was asked about the frictions, he talked about immigration, refugee claims and the porous border. We have heard — and I am sure you must have, too, because I am assuming that you talk to Americans from time to time — that their frustration is not so much with our contributions to after-the-fact peacekeeping, policing and rebuilding, nor the extent to which we participate in the "hot waters" and the number of personnel that we send, which, as you said, are at the upper end of our capability.

However, questions are asked about our capability. The Americans wonder about the proportion of our national resources and expenditures that we dedicate to that capability. Odious comparisons are made.

This committee has commented in a number of reports that there are no comparisons or contexts in which we look very good in this country in respect of the money we spend on infrastructure, people, or lift capability. We do not look good in terms of the number of people whom we could put on the ground.

We have experienced several embarrassments lately. We hear about those from time to time when we go to the States. We hear about those embarrassments not only from Americans, but particularly when we go to Washington. I am assuming that you have heard them.

Can you give us any direction or comfort there? We know the numbers. We do not have any place to hide on that because this committee has decried those facts. On the other hand, we want to be on the side of the good guys when we are in Washington.

Aside from words of inspiration and comfort, is there anything that you can tell us? To be specific, has the recent increase of \$800 million a year been noticed, and is it given any credence among your counterparts and the people with whom you speak in Washington?

mettre au courant de toutes les situations anecdotiques possibles? Si un sénateur de la Géorgie nous critique à l'occasion d'un déjeuner causerie, il serait utile que nous puissions lui signaler qu'il n'est pas parfaitement informé. Ce serait utile.

M. Allen: Nous le ferons. La petite trousse que nous vous avons remise contient de nombreux messages. La petite brochure bleue est l'équivalent du Livre rouge. Elle contient les principaux messages. Nous vous remettons un aide-mémoire.

Le vice-président: Puisque vous réalisez les souhaits de Noël de mon collègue, pourriez-vous citer quelques chiffres sur le coût d'extraction du pétrole des sables bitumineux au Canada par rapport au coût d'extraction du pétrole du schiste aux États-Unis, afin de démontrer une fois de plus au secrétaire Rumsfeld que nous sommes capables de rentabiliser cette opération?

M. Allen: Bien sûr.

Le sénateur Banks: Nous avons parfois obtenu de bons résultats à cet égard. Ce type d'information est très utile.

Madame Sinclair, lorsque nous avons posé une question à M. Allen au sujet des frictions, il a mentionné l'immigration, les demandes de statut de réfugié et la porosité de la frontière. On nous a mentionné — et je suis sûr qu'on vous l'a mentionné également, puisque je présume que vous avez de temps en temps des entretiens avec des Américains — que les principaux irritants ne sont pas nos contributions au maintien de la paix après un conflit, aux services policiers et à la reconstruction, ni notre degré de participation au conflit et l'effectif que nous envoyons, qui est, d'après vous, à la limite de nos capacités.

On pose toutefois certaines questions au sujet de notre capacité. Les Américains se demandent quel pourcentage de nos ressources et de nos dépenses nationales nous consacrons à cette capacité. Ils font des comparaisons détestables.

Notre comité a mentionné dans plusieurs rapports que dans aucune comparaison ni dans aucun contexte, les prestations de notre pays ne semblent impressionnantes du point de vue des fonds investis dans l'infrastructure, dans les effectifs ou dans la capacité de transport. Nos capacités de transport de troupes sur les lieux ne sont pas impressionnantes.

On nous a signalé plusieurs situations embarrassantes dernièrement. Nous en entendons parler de temps en temps lorsque nous sommes aux États-Unis. Elles nous sont signalées non seulement par des Américains, mais surtout lorsque nous allons à Washington. Je présume que vous en avez entendu parler également.

Pouvez-vous nous donner des conseils ou nous aider? Nous connaissons les statistiques. Nous n'avons plus aucune possibilité de nous cacher parce que nous avons dénoncé ces faits. Par contre, nous tenons à être du côté des bons quand nous serons à Washington.

Outre des conseils et des encouragements, avez-vous d'autres commentaires à faire? Est-ce que la récente augmentation de 800 millions de dollars par an a été remarquée et est-ce que vos homologues et vos interlocuteurs à Washington le croient?

Ms. Sinclair: I do speak with Americans regularly, including many people on the defence and security side at the Pentagon, not only those in the State Department.

Certainly, the \$800 million has been noticed. I do not know if Mr. Allen has heard that in his context. It has been noted, welcomed and recognized as an important step forward.

Of course, the U.S. would always like its allies to do more. They will tell us it is a good step and ask about the next tranche.

If they look at the budget in comparative terms, this represents a major investment by the Canadian government in the Armed Forces. That has been welcomed.

Senator Banks: Is it not dangerous to say, "Look at it in comparative terms"?

Ms. Sinclair: I do not think so. If you look at overall government spending, this is a fair amount of money for the government to invest in the Armed Forces compared to other sectors. Informed Americans, the people at the embassy here and those with whom we speak in Washington who watch the Canadian scene, recognize that this is not an insignificant contribution.

Senator Banks: Could you expand on that? As a comparison of either percentage of GDP or percentage of government expenditures, it is not much money. It is at the bottom of the totem pole to most of the people whom we count as friends.

Ms. Sinclair: We try not to compare ourselves to allies.

Senator Banks: We do not compare, but our friends do.

Ms. Sinclair: They do. I would like to take you up on your request to Mr. Allen for anecdotal evidence to dispel myths. I would like to give you some material that I will obtain from my colleagues at the Department of National Defence.

I cannot give you the details, however, in terms of the percentage of forces deployed abroad, Canada ranks first.

You may say that is because our numbers are low — 58,000 or 60,000. However, the percentage of our troops that we have deployed abroad is higher than the Americans, higher than the British, higher than anyone. That, as you know from the work the committee has done, puts tremendous strain on the personnel, but we are out there.

You were asking about us looking good in terms of money or people or lift capability. In terms of people, I do not think there is any armed force that looks better than Canadians. Again, I am

Mme Sinclair: J'ai régulièrement des entretiens avec des Américains, notamment avec de nombreux responsables de la défense et de la sécurité au Pentagone, et pas seulement avec des responsables du département d'État.

L'augmentation de 800 millions de dollars a été remarquée. Je ne sais pas si M. Allen en a entendu parler de son côté. Cette augmentation a été prise en note et approuvée et elle est considérée comme un progrès important.

Les États-Unis aimeraient certes que ses alliés participent davantage. Ils ont mentionné que c'était une bonne initiative et nous ont posé des questions au sujet de la prochaine tranche d'augmentation.

Si l'on fait un examen comparatif avec les autres postes budgétaires, cette augmentation représente un investissement majeur du gouvernement canadien dans les Forces armées. Elle est appréciée.

Le sénateur Banks: N'est-il pas dangereux de parler d'études comparatives?

Mme Sinclair: Je ne pense pas. Par rapport aux dépenses globales du gouvernement, cela représente un investissement important du gouvernement dans les Forces armées, par rapport aux autres secteurs. Les Américains qui sont bien informés, le personnel de l'ambassade des États-Unis au Canada et nos interlocuteurs à Washington qui suivent les événements au Canada reconnaissent que cette contribution n'est pas négligeable.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous donner des précisions à ce sujet? Cela ne représente pas un montant considérable en pourcentage du PIB ou en pourcentage des dépenses gouvernementales. C'est une somme minime pour la plupart des personnes que nous considérons comme des amis.

Mme Sinclair: Nous ne comparons pas notre budget à celui de nos alliés.

Le sénateur Banks: Nous pas, mais bien nos amis.

Mme Sinclair: Oui. Je voudrais répondre à la demande de M. Allen concernant des preuves anecdotiques pour détruire les idées fausses qui circulent. J'aimerais vous remettre quelques documents que me fourniront mes collègues du ministère de la Défense nationale.

Je ne peux pas donner des informations très précises, mais le Canada est en tête en ce qui concerne le pourcentage des forces déployées à l'étranger.

Vous pourriez répliquer que c'est parce que nos effectifs sont minimales — 58 000 ou 60 000. Cependant, le pourcentage des forces que nous avons déployées à l'étranger est plus élevé que le pourcentage des Forces américaines, des Forces britanniques ou des autres forces. C'est une situation qui, comme vous le savez, à la suite des travaux que vous avez faits, met le personnel à rude épreuve, mais nous sommes présents.

Vous vous demandiez si le bilan était positif en ce qui concerne les fonds, l'effectif ou notre capacité de transport. En ce qui concerne l'effectif, je pense que le niveau des forces armées des

treading on the territory of my DND colleagues, but there is no other country in the world that is invited to interoperate with the United States, which is an awful term, but it means to serve alongside them as an integral part of their units. It is the Canadian Forces that are heading the Coalition Task Force 151 in the Gulf and in the Straits of Hormuz at the moment. The only people who can do that are the Americans or the Canadians. No one else commands that degree of professional respect. It is the same around the world. It is not simply limited to our wonderful navy. If you look across the services, the quality of our personnel is so highly regarded that they would rather have a dozen Canadians than any other troops.

Senator Banks: They would like to have two dozen Canadians.

Ms. Sinclair: No question they would like to have two dozen, but if they can take a dozen, it is a great thing too.

Senator Banks: My question, as you have quite properly perceived, does not have anything to do with the quality of the people or their commitment or their capacities; it has to do with their equipment and how many of them there are. It is how well they are served, not how well they serve. They serve perfectly well. They are the best at whatever they do, wherever they go.

Ms. Sinclair: I did not mean to suggest that either. Obviously there are equipment problems, and hopefully some of the money in the budget will address those.

At my peril, I am moving into areas that are better spoken of by my defence colleagues. We also have capabilities. I think of the Coyote squadrons, for example. We have specific military capabilities that the Americans come and ask us for. It is back to the niche idea. Perhaps we would like to have better or broader niches or whatever. The U.S. would like us to have them. There are things that we do well. Our frigates, for example, are so well equipped. Their integrated systems are second to none in the world. It would be nice to have more, but what we have is good.

Could the Armed Forces do with more? Would the Americans like us to have more? No question. However, we have a good story to tell, and I would like to get some of those numbers to you and some of those fact sheets so you can address those myths when you are down in Washington. We will send those to you.

Mr. Allen: The Americans are now spending somewhere in the range of \$380 billion. Getting into comparisons with them will be very difficult. Of course, speaking of comparisons, I think they now spend far and away more than all of the other members of NATO combined.

Senator Banks: They do.

autres pays ne dépasse pas celui de nos Forces armées. Je m'aventure sur le terrain de mes collègues de la Défense nationale, mais aucun autre pays n'est invité à interopérer avec les États-Unis; je n'aime pas ce terme, mais il signifie que l'on fait partie intégrante des unités américaines. Ce sont les Forces canadiennes qui dirigent actuellement la force d'intervention 151 de la Coalition dans le golfe et dans le détroit d'Hormuz. Les seuls qui peuvent le faire sont les Américains ou les Canadiens. Aucune autre force ne suscite autant de respect sur le plan professionnel et ce, à l'échelle mondiale. Ce respect ne se limite pas à nos forces navales. Dans les divers services, la qualité de notre personnel est tellement appréciée que les Américains préfèrent une douzaine de Canadiens à n'importe quels autres militaires étrangers.

Le sénateur Banks: Ils préféreraient deux douzaines de Canadiens.

Mme Sinclair: C'est indéniable, mais ce n'est pas mal s'ils peuvent obtenir une douzaine.

Le sénateur Banks: Comme vous l'avez si bien mentionné, ma question ne porte pas sur la qualité des membres de nos forces ni sur leur engagement ou leurs capacités; elle concerne leur équipement et leur nombre. Elle ne concerne pas la compétence avec laquelle les membres des Forces armées s'acquittent de leurs fonctions mais plutôt sur le soutien logistique. Ils s'acquittent parfaitement de leurs fonctions. Ils atteignent un niveau d'excellence dans tout ce qu'ils font, où que ce soit.

Mme Sinclair: Ce n'est pas ce que j'insinuais non plus. Des problèmes d'équipement se posent de toute évidence et nous espérons que certains des crédits budgétaires permettront de les atténuer.

À mes risques et périls, je m'aventure dans un domaine où il serait préférable que mes collègues de la défense donnent les réponses. Nous avons certaines capacités. Je pense notamment aux escadrons de Coyote. Nous avons des capacités militaires précises qui sont en demande de la part des Américains. On en revient à la notion de créneau. Nous aimerions peut-être établir des créneaux plus intéressants ou plus étendus. Les États-Unis aimeraient en profiter. Nous sommes efficaces dans certains domaines. Nos frégates par exemple sont très bien équipées. Leurs systèmes intégrés ne sont pas surpassés à l'échelle mondiale. Ce serait intéressant d'avoir des capacités plus étendues, mais celles que nous avons sont efficaces.

Il est indéniable que les Forces armées seraient heureuses d'avoir des capacités accrues et que les Américains l'apprécieraient également. Nous avons toutefois des points positifs à signaler et j'aimerais obtenir les chiffres et quelques feuillets d'information pour vous afin que vous puissiez détruire ces idées fausses lorsque vous serez à Washington. Nous vous les ferons parvenir.

M. Allen: Les dépenses américaines sont actuellement de l'ordre de 380 milliards de dollars. Il est très difficile d'établir des comparaisons avec eux. À ce propos, je pense que nos dépenses actuelles sont proportionnellement beaucoup plus considérables que celles de tous les autres pays membres de l'OTAN réunis.

Le sénateur Banks: C'est un fait.

Ms. Sinclair: Global military spending is not equal to U.S. military spending. As Mr. Allen says, there are different strata of comparisons here.

Senator Banks: I certainly was not comparing us with the United States in terms of GDP percentage or budget or dollars, but other comparisons are less unreasonable and are made often, of which we are very aware and to which we have referred.

Mr. Allen: In terms of myths, one of the important expenditures, which you have heard about ad nauseam, perhaps, is the \$7.7 billion that was injected last year into the budget for homeland security, which in many ways is the main concern of the United States right now. It is fairly significant. If you apply the 10 per cent rule, that is \$750 billion, and that was a very significant expenditure. We continued this year to add to that. I think if you do get into a discussion, you could maybe just bring up homeland security. As I said, continental security and homeland security are seen through the same lens now. You could suggest that we have added money to our defence budget, we hope to continue to do that and it is important, but we are focusing on our common security concerns, which are the border and border-related issues.

Senator Banks: We have done that. As you know, though, once a myth such as the porous border gets established, it is hard to counter it with reasonable and logical arguments.

The Deputy Chairman: On March 12, the Minister of National Defence, in talking about helicopters to replace the Sea Kings, indicated that we must continue to make changes necessary to adapt to a dangerous and unpredictable security environment and to ensure value for money for Canada's defence investments. I urge you to support your minister in his support of value for money. I am not talking about lowest price, but value for money.

Senator Atkins: You will be interested to know that last year when we were down there, we were guests when Secretary Rumsfeld made his presentation on the budget to the defence committee. I think it was \$285 billion then, and you say it is up to \$380 billion now.

I am surprised that the Americans would think that \$800 million was a fair investment in view of the fact that the American investors and Colin Powell, when they were here, were urging the Canadian government to invest and I think they had a lot more in mind than came out in the last budget.

I have questions on two or three different areas, and one is Advanced Passenger Information. You mentioned something that

Mme Sinclair: Nos dépenses militaires globales ne sont pas égales aux dépenses militaires américaines. Comme l'a mentionné M. Allen, il y a différents niveaux de comparaison.

Le sénateur Banks: Je n'établissais pas une comparaison entre nous et les États-Unis en termes de pourcentage du PIB ou du budget ni en termes de montant, mais on fait souvent d'autres comparaisons qui ne sont pas déraisonnables et dont nous sommes très conscients; nous les avons d'ailleurs mentionnées.

M. Allen: À propos d'idées fausses, une des dépenses importantes qui est mentionnée sans cesse sont peut-être les 7,7 milliards de dollars qui ont été injectés l'année dernière dans le budget de la sécurité intérieure, qui est à maints égards la préoccupation majeure des États-Unis à l'heure actuelle. C'est une somme importante. Si l'on applique la règle des 10 p. 100, cela représente 750 milliards de dollars; c'est donc une dépense substantielle. Nous avons encore augmenté le montant cette année-ci. Je pense que si vos interlocuteurs abordent le sujet, vous pourriez peut-être mentionner l'enveloppe de la sécurité intérieure. Comme je l'ai déjà fait remarquer, la sécurité continentale et la sécurité intérieure sont actuellement associées. Vous pourriez signaler que nous avons considérablement augmenté notre budget de la défense et que nous espérons continuer de le faire parce que c'est important mais que nous axons nos efforts sur nos préoccupations communes en matière de sécurité, c'est-à-dire aux questions frontalières et aux autres questions qui y sont liées.

Le sénateur Banks: C'est ce que nous avons fait. Comme vous le savez, lorsqu'on véhicule une idée fausse comme celle concernant la porosité de notre frontière, il est difficile de la détruire au moyen d'arguments raisonnables et logiques.

Le vice-président: Le 12 mars, le ministre de la Défense nationale a mentionné, à propos du remplacement des *Sea King* par d'autres hélicoptères, qu'il fallait continuer à faire les changements nécessaires pour s'adapter à un environnement dangereux et imprévisible en matière de sécurité et veiller à un bon rapport qualité-prix des investissements du Canada dans la défense. Je vous recommande de soutenir votre ministre dans sa volonté de mettre l'accent sur le rapport qualité-prix. Je ne parle pas du plus bas prix, mais d'un bon rapport qualité-prix.

Le sénateur Atkins: Vous trouverez intéressant d'apprendre que l'année dernière, quand nous étions aux États-Unis, nous avons été invités lorsque le secrétaire Rumsfeld a fait son exposé sur le budget au Comité de la défense. Je pense que le budget était de 285 milliards de dollars alors qu'il serait maintenant de 380 milliards de dollars, d'après vous.

Je suis étonné que les Américains pensent que 800 millions de dollars représentent un investissement important; en effet, quand nous étions là-bas, les investisseurs américains et Colin Powell ont recommandé au gouvernement canadien d'investir dans la défense et je pense qu'ils avaient en tête un chiffre beaucoup plus élevé que le montant prévu dans le dernier budget.

Je voudrais poser des questions sur deux ou trois sujets différents, notamment sur l'Information préalable sur les

I did not realize, which is that the Americans are requesting passenger lists for aircraft flying from other countries to Canada.

Mr. Allen: The issue is that people are flying here and then going on to the U.S. It is not unreasonable, in some senses, if they were worried about security, for them to want to know who might be entering Canada and then heading on to the United States. As I said, we have worked out with the Americans a system whereby we do not share all information on passengers. We have an agreed determination of which passengers might represent risk, and only then do we share information. We have gone out of our way to protect our own citizens' privacy rights and the rights of others by ensuring that we are focusing on high risk rather than releasing all sorts of information.

In fact, that is what we are trying to do on entry-exit. Trying to track 300 million people coming into and out of the United States does not necessarily add to their security, but if we, through our NEXUS and FAST programs and other methods of cooperation, can focus on the high risk, then we can contribute to both their and our security.

Senator Atkins: That, in a way, leads to another question. We all know that the events of 9/11 were tragic, but the question is whether they have driven the security issue too far in terms of the kind of excuses that the United States is now offering in protecting its own borders.

Mr. Allen: Through the Smart Border process and the "firefighting" that we have done on a variety of other issues that have hit us like explosions, we have been able to temper what might otherwise have been perhaps a rush to security without other considerations. It is probably understandable that the first reaction of Congress and the administration is to do whatever is necessary to protect themselves and then to think about the consequences. In a sense, we are there to help them think about the consequences, for our own interests — because we will be hurt if they do not consider us — but also as a form of sober second thought for them.

Regarding entry-exit, a security official went up to Detroit-Windsor and was shocked when someone explained what would happen. The officials sitting in Washington, reading through pieces of legislation, do not really understand what will happen. Someone needs to tell them that there are 200 million crossings, and that depending on how this is implemented, everyone may have to stop twice before crossing the border. Then it hits home.

passagers. Vous avez mentionné quelque chose dont je n'étais pas conscient, à savoir que les Américains réclament les listes des passagers des appareils en provenance d'autres pays qui atterrissent au Canada.

M. Allen: Le problème, c'est que les passagers qui viennent au Canada peuvent ensuite aller aux États-Unis. Le fait qu'ils veuillent savoir qui pourrait entrer au Canada et pourrait par conséquent ensuite se rendre aux États-Unis semble justifié, s'ils sont préoccupés au sujet de la sécurité. Comme je l'ai mentionné, nous avons mis au point avec les Américains un système qui nous permet de ne pas communiquer toute l'information sur les passagers. Nous nous sommes entendus sur les critères permettant de déterminer quels passagers pourraient présenter un risque et nous communiquons uniquement l'information sur ces passagers. Nous avons pris toutes les précautions possibles pour protéger les droits de nos citoyens et des citoyens d'autres pays en ce qui concerne les renseignements personnels et nous communiquons uniquement de l'information sur les personnes qui présentent un risque élevé au lieu de communiquer de l'information sur tous les passagers.

C'est en fait l'objectif que nous visons en ce qui concerne les entrées-sorties. Ce n'est pas en suivant 300 millions de personnes qui entrent et sortent des États-Unis que l'on assure nécessairement leur sécurité de façon plus efficace mais si nos programmes NEXUS et EXPRESS et diverses autres méthodes de collaboration permettent de cibler les personnes présentant des risques élevés, nous pourrions aider à protéger la sécurité des Américains et la nôtre.

Le sénateur Atkins: Ceci nous amène tout naturellement à nous poser une autre question. Les événements du 11 septembre étaient tragiques, mais l'on se demande si les États-Unis ne sont pas allés trop loin et si les arguments liés à la sécurité qu'ils invoquent pour justifier la protection de leurs frontières ne sont pas des excuses.

M. Allen: Grâce au processus de la Frontière intelligente et à nos ripostes sur divers autres différends qui ont surgi, nous avons été en mesure de tempérer ce qui aurait peut-être été une trop grande précipitation en matière de sécurité ne tenant compte d'aucun autre facteur. Il est compréhensible que la première réaction du Congrès et de l'administration soit de prendre d'abord toutes les mesures nécessaires pour se protéger, puis de réfléchir aux conséquences. Dans une certaine mesure, notre rôle est de les aider à réfléchir aux conséquences, dans nos propres intérêts — parce que nous serons touchés s'ils ne tiennent pas compte de nous —, mais aussi de procéder à un second examen objectif pour eux.

En ce qui concerne les entrées et les sorties, un agent de sécurité qui est allé à Detroit-Windsor a été bouleversé quand on lui a expliqué les projets. Les fonctionnaires de Washington qui examinent diverses lois ne sont pas toujours conscients des conséquences. Il est nécessaire de leur signaler qu'il y a 200 millions de passages aux frontières et que, selon la façon dont le système sera mis en oeuvre, tous les voyageurs devraient peut-être s'arrêter deux fois avant de pouvoir traverser la frontière. Ils ont alors compris.

Yes, there will probably continue to be instances where they are pushing the limits, but it is really our duty and in our own best interests to push back with a rational case. Our Smart Border implementation has shown that we can do that in most cases because of the trust that has been built up. That is because we have invested \$7.7 billion in security. They will not take our word for it and they will not accept the economic argument.

Senator Atkins: The Smart Border agreements are excellent. Any time you can sit at the table and work these things out, it is a plus.

A residual issue is beginning to unfold, and that is the question of security versus freedom. I suspect Secretary Ridge and his department are very sensitive to that. Again, we are talking about myths and public opinion and that is frightening.

Mr. Allen: There are also pendulums. The United States is a very complex, multi-dimensional, multi-ethnic place. We Canadians think we are more liberal, but there are people in California who are far more liberal than some Canadians, and vice versa. We are seeing a swing toward security, yes, but as time passes, the American constitution and the American belief in freedom will bring the pendulum back. The fear is that there will be another incident. There likely will be, but how bad it will be, what the reaction will be and whether people have begun to put it in some kind of perspective is not clear. Hopefully, there will be some moderation.

Senator Atkins: How would you deal with Senator Clinton? Should we try to meet with her?

Mr. Allen: Absolutely. The Deputy Prime Minister met with her and made his case. We thought we had her convinced.

Senator Atkins: It is totally political.

Mr. Allen: There is an element of that. The Democrats, and you can understand why, are trying to make a case that the Republicans are not spending enough money on the Department of Homeland Security. She is making the argument that they are not spending enough on security.

We interpret that as a criticism of us. She is saying she wants more enforcement on the border. We see an implication that we are somehow weak. She has not actually said that. As long as that enforcement is balanced and we are working together, that is fine. If there are more people inspecting cars at the border to keep traffic moving, that is fine.

That is not so bad. The problem is people take from that the implication that more people are needed at the borders because somehow the Canadians are not doing their job.

Ils dépasseront effectivement probablement parfois les limites, mais il est de notre devoir et de notre intérêt de nous défendre en invoquant des arguments rationnels. La mise en oeuvre de notre plan d'action pour la frontière intelligente indique que c'est possible dans la plupart des cas grâce au climat de confiance qui s'est établi. Cette confiance est due à l'investissement de 7,7 milliards de dollars que nous avons fait dans la sécurité. Les Américains ne nous croiront pas uniquement sur parole et ils n'accepteront pas les arguments économiques.

Le sénateur Atkins: Les accords sur la frontière intelligente sont d'excellents accords. C'est toujours un atout de mettre en place des initiatives semblables.

Une situation nouvelle se développe, à savoir la priorité à accorder à la sécurité par rapport à la liberté. Je présume que le secrétaire Ridge et ses collaborateurs y sont très sensibles. Les idées fausses qui circulent également à ce sujet et l'opinion publique sont inquiétantes.

M. Allen: Il faut également tenir compte des mouvements de balancier. Les États-Unis représentent une nation très complexe car elle est multidimensionnelle et est composée de nombreuses ethnies. Les Canadiens se pensent plus libéraux que les Américains, mais certains citoyens de la Californie sont beaucoup plus libéraux que certains Canadiens, et réciproquement. La balance penche actuellement en faveur de la sécurité mais, à mesure que le temps passe, la Constitution américaine et l'attachement à la liberté rétabliront l'équilibre. On craint un autre attentat. Un attentat est probable, mais on ne sait pas très bien quelle en sera la gravité, quelles seront les réactions ni si les Américains ramèneront la menace à de justes proportions. Nous espérons qu'ils feront preuve de modération.

Le sénateur Atkins: Que faut-il faire à propos du sénateur Clinton? Est-ce que nous devrions essayer de la rencontrer?

M. Allen: Absolument. Le vice-premier ministre l'a rencontrée et a exposé sa position. Nous pensons que nous l'avons convaincue.

Le sénateur Atkins: C'est entièrement politique.

M. Allen: C'est un facteur. Les Démocrates tentent de démontrer que les Républicains ne consacrent pas suffisamment de fonds au Department of Homeland Security; vous comprenez certainement leurs motivations. Le sénateur Clinton prétend qu'ils ne consacrent pas suffisamment de fonds à la sécurité.

Nous interprétons cette réaction comme une critique à notre endroit. Elle réclame une application plus rigoureuse des lois à la frontière. Nous en déduisons qu'elle trouve que nous faisons preuve de faiblesse. Elle ne nous a en fait pas fait ce reproche. Tout ira bien pour autant que l'application des lois soit bien dosée et que les deux pays collaborent. Si l'on augmente les effectifs à la frontière pour l'inspection des voitures afin de ne pas bloquer la circulation, il n'y aura pas de problème.

La situation n'est pas extrêmement grave. Le problème est que les citoyens en déduisent qu'il est nécessaire d'augmenter les effectifs aux frontières parce que les Canadiens n'assument pas leurs responsabilités.

Senator Atkins: If you were knocking on her door, what would be the two points that you would try to drive home to her?

Mr. Allen: I would drive home to her that there are no two countries who share more intelligence and who cooperate more on the law enforcement side than our two. I would hand her the score card on Smart Border implementation and let her see that, from NEXUS and FAST to integrated border enforcement teams to cooperation on bio-terrorism, we are covering the waterfront.

Frankly, Mr. Ressam did not make it across the border. We have a 5,000-kilometre border and eventually someone will cross it. However, in all the years we have been working with each other and cooperating, and even though there are places without much enforcement, how many people cross the border? The 19 people involved in September 11 came from Europe. They flew into the United States. They were learning to fly aircraft in the United States. They did not come from Canada. These are the kinds of messages that we have to keep drilling into the United States.

Senator Atkins: Apart from Michigan, New York State is probably the biggest benefactor of inter-country immigration.

Mr. Allen: I would tell her to speak to Secretary Ridge, who has developed an excellent relationship with the Deputy Prime Minister, as have his people. He is responsible for homeland security and would provide a balanced, objective assessment of the nature of the cooperation. We will give you the cheat sheet from which you can draw.

Senator Atkins: I would recommend we try to see her.

Senator Colin Kenney (Chairman) in the Chair.

The Chairman: She has her own political agenda.

Senator Atkins: Of course she does.

Senator Banks: May I add to what Senator Atkins was talking about? The exit process mandated now by Congress would not involve quite 200 million because they are not proposing to do exit checks on United States citizens, but on aliens and foreigners who are subject to exit control. Am I right?

Mr. Allen: Yes. That would slow everything down. You could have a situation where there were non-Americans in Americans' cars, or where they were not sure whether someone was an American or not so they stop the car. Depending on how our discussions go, perhaps they will not include Canadians either.

Senator Cordy: You have certainly provided us with a lot of information. I want to point out to my colleagues from Ontario that the key message book says that in 2001, U.S. exports to the province of Ontario alone were worth nearly twice as much as those to Japan.

Le sénateur Atkins: Si vous frappiez à sa porte, quels seraient les deux points sur lesquels vous mettriez l'accent?

M. Allen: Je mettrais l'accent sur le fait que nous sommes les deux pays qui collaborent le plus en matière d'échange de renseignements et d'exécution de la loi. Je lui montrerais la «carte de pointage» de la mise en oeuvre de la Frontière intelligente et j'attirerais son attention sur le fait que nous collaborons sur toute la ligne, que ce soit au niveau de NEXUS et d'EXPRESS, ou des équipes frontalières intégrées, ou encore de la coopération en matière de bioterrorisme.

Je signale que M. Ressam n'est pas parvenu à traverser la frontière. Notre frontière a 5 000 kilomètres de long et quelqu'un arrivera un jour à la franchir clandestinement. Cependant, combien de personnes sont-elles arrivées à traverser la frontière clandestinement depuis le début de notre longue collaboration, malgré quelques postes où la surveillance n'est pas très stricte? Les 19 terroristes impliqués dans les attentats du 11 septembre venaient d'Europe. Ils étaient arrivés aux États-Unis par avion. Ils avaient appris à piloter un avion aux États-Unis. Ils ne venaient pas du Canada. C'est le type de messages que nous diffusons activement aux États-Unis.

Le sénateur Atkins: L'État de New York est probablement, après le Michigan, le principal bénéficiaire de l'immigration entre les deux pays.

M. Allen: Je dirais au sénateur Clinton d'en discuter avec le secrétaire Ridge qui, avec ses collaborateurs, a établi d'excellentes relations avec le vice-premier ministre. Il est responsable de la sécurité intérieure et pourrait faire une évaluation objective de la nature de la coopération. Nous vous ferons parvenir l'aide-mémoire dont vous pourrez vous inspirer.

Le sénateur Atkins: Je recommanderais d'essayer de la rencontrer.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

Le président: Elle a son propre programme politique.

Le sénateur Atkins: Bien sûr.

Le sénateur Banks: Je voudrais faire un commentaire qui se greffe à ceux du sénateur Atkins. Le processus des sorties mandatées par le Congrès ne toucherait pas 200 millions de personnes parce qu'on ne propose pas de faire des contrôles à la sortie sur les citoyens américains, mais uniquement sur les étrangers. Est-ce bien cela?

M. Allen: Oui. Cela ralentirait tout le processus. Dans certains cas, on pourrait avoir affaire à des non-Américains qui voyagent dans des voitures américaines ou on ne serait pas certain que l'occupant d'une voiture est américain et on arrêterait la voiture. Selon l'issue de nos entretiens avec les responsables américains, il est possible que les Canadiens ne soient pas assujettis non plus à ce processus.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez donné de nombreuses informations. Je signale à mes collègues de l'Ontario que dans la brochure contenant les messages clés, on mentionne qu'en 2001, la valeur des exportations américaines vers l'Ontario était près du double de celle des exportations américaines vers le Japon.

In the past six months, some public officials have expressed anti-American sentiments that have gained a tremendous amount of media attention in Canada.

Has that carried over to the U.S. or not?

Mr. Allen: Several weeks ago, I spent an hour with a *New York Times* correspondent in preparation for some articles he was doing. Somehow we got onto the remarks of one of the members of Parliament. His reaction was, "I have travelled the world. Some people hate me because I am an American. Some people love me because I am an American. I think both kinds are rather ridiculous." Frankly, he said, he would be surprised if this provoked much reaction at all in the U.S.

I tend to agree with him. I believe that we magnify anything to do with the United States a hundred or a thousand times. I am much more concerned with Cable News Network hosts who seize on a subject like our immigration system without any basis in knowledge and project an image of Canada as being porous and weak, et cetera. Interestingly, I mentioned one of those TV hosts to the correspondent, a fellow named O'Reilly, and he had never heard of him. There is only a segment of the United States population listening to this kind of rant. Two months ago it was Canada. Last week, he was ranting against the French and french fries, et cetera. We have to be concerned, but I think the administration, Congress and other people either may not have heard or, if they have, they have just accepted it as part of reality. I do not think it has irreparably harmed us by any stretch of the imagination.

The Chairman: I agree. You have to be listening to the right-wing news circuit.

Senator Cordy: I would like to continue Senator Banks' line of questioning on the entry-exit tracking plan that you mentioned. We heard about it this morning. How much leeway is there in discussing this plan with the United States for coming to some kind of compromise? It has been mandated by the U.S. Congress. Is it a framework mandate or is it detailed? How much flexibility is there for us to work at what appears to be a cumbersome plan?

Mr. Allen: The former is correct. It is a framework mandate. There is no requirement that Canadians be included, for example, because we are not currently required to carry a passport. There is no requirement for us to be included and we have had a sense in the discussions, by no means confirmed, that legally, it would be possible to exclude Canadians. That said, we cannot predict what Congress will do, what certain members of Congress will do, or what other agencies will do. We have been talking to some agencies, but we have not talked to them all. We are just in the process of discussing it.

Au cours des six derniers mois, plusieurs fonctionnaires ont fait des commentaires anti-américains qui ont été largement diffusés par les médias au Canada.

Est-ce que les Américains ont eu vent de ces commentaires?

M. Allen: Il y a quelques semaines, j'ai passé une heure avec un correspondant du *New York Times* pour l'aider à préparer quelques articles. Lorsque nous avons parlé des commentaires faits par un de nos députés, sa réaction a été la suivante: «J'ai voyagé à travers le monde. Certaines personnes me détestent parce que je suis Américain. D'autres m'apprécient parce que je suis Américain. Je crois que dans les deux cas, c'est un raisonnement ridicule». Il m'a dit qu'il serait étonné que ces commentaires suscitent de vives réactions aux États-Unis.

J'ai tendance à en convenir. Je pense que nous amplifions énormément tout ce qui concerne les États-Unis. Je suis davantage préoccupé par l'attitude de certains animateurs du Cable News Network qui traitent d'un sujet comme notre système d'immigration sans être bien renseignés et décrivent le Canada comme un pays dont la frontière est poreuse, où les contrôles ne sont pas très stricts. Ce qui est intéressant, c'est que lorsque j'ai mentionné le nom d'un de ces animateurs d'émission de télévision au correspondant en question, un certain O'Reilly, il m'a dit qu'il n'en avait encore jamais entendu parler. C'est uniquement un segment précis de la population américaine qui écoute ce type d'âneries. Il y a deux mois, cet animateur s'en prenait au Canada. La semaine dernière, il s'en prenait aux Français et aux frites. Ce genre d'attitude doit nous préoccuper, mais je pense que l'administration, le Congrès et d'autres personnes n'en ont pas entendu parler, ou du moins qu'ils acceptent ce type de commentaires avec résignation. Je ne pense pas qu'ils aient causé des dommages irréparables.

Le président: Je ne le pense pas non plus. Vous devez écouter les émissions d'actualité qui véhiculent des idées d'extrême-droite.

Le sénateur Cordy: Je voudrais poser, à l'instar du sénateur Banks, des questions sur le plan du contrôle des entrées-sorties, que vous avez mentionné. Nous avons entendu des commentaires à ce sujet ce matin. De quelle marge de manoeuvre dispose-t-on pour en arriver à un terrain d'entente dans le cadre des discussions concernant ce plan avec les États-Unis? Le mandat de ce plan a été établi par le Congrès américain. S'agit-il d'un mandat général ou est-il très précis? Quelle marge de manoeuvre avons-nous dans les discussions concernant un plan qui semble être plutôt lourd?

M. Allen: Il s'agit d'un mandat général. Il n'exige pas par exemple que les Canadiens soient inclus, parce qu'actuellement, on ne nous demande pas de voyager avec un passeport. Il n'exige pas que nous soyons inclus et, d'après les entretiens que nous avons eus à ce sujet, il semblerait que, légalement, il y ait possibilité que les Canadiens soient exclus; nous n'en avons toutefois pas eu confirmation. Nous ne sommes pas en mesure de prévoir les décisions du Congrès ni les réactions de certains membres du Congrès ou des responsables d'autres organismes. Nous avons eu des entretiens avec les représentants de quelques organismes, mais pas de tous les organismes concernés. Nous venons d'entamer les discussions à ce sujet.

I think there is a will on the part of the officials with whom we have talked to try to accommodate our interests if U.S. security concerns can be met. As you know, the DMIA Task Force set up in the United States has itself recommended that perhaps Canadians should collect the exit cards and thereby eliminate the two-stop. Some Americans recognize there are ways this could be done more efficiently and still meet U.S. needs. We will see.

Senator Cordy: We are going to Washington next week. There is certainly a possibility that the U.S. may be at war by the time we arrive. If that is the case, what issues are we likely to hear as Canadian parliamentarians when we meet with senators and members of Congress?

Ms. Sinclair: I do not know, senator, if you were able to listen to Question Period today, but the Prime Minister made a statement on the Canadian government's policy, which was that we would not be a part of the U.S. military coalition against Iraq, but that our ships and assets would stay deployed in the Gulf and continue working in the campaign against terrorism. You may get some commentary on that from both sides.

Those who have been working with Canada for a long time would not find this position a surprise. As the Prime Minister said in Question Period, he has spoken frequently to President Bush. Our minister, Minister Graham, has spoken to Secretary Powell; similarly, Minister McCallum with Mr. Rumsfeld. The Americans understand our position. There has been a dialogue over many months, since September. Our position has been consistent throughout with regard to the role of the United Nations; our need to see the United Nations take the lead in this, particularly with regard to the use of force; and our support for U.S. efforts to take the issue to the United Nations. Now I regret we were not able to get agreement at the Security Council a second time. You may hear some commentary about that, but the Prime Minister gave a clear statement today. In fact, we should ensure that you have a copy of it to take with you.

Senator Cordy: Definitely. We have been in meetings all day.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank you very much. I apologize for having missed most of your testimony, but I will read it carefully. I did get advance notice before the rest of the committee about the Prime Minister's position and we will be discussing it at our next meeting.

I would like to thank you for assisting the committee in its preparations for the trip. It is always a pleasure to have both of you here and we hope to see you again frequently as we continue with our studies.

Je pense que les fonctionnaires avec lesquels nous avons eu des entretiens sont disposés à prendre nos intérêts en considération pour autant que les préoccupations des États-Unis en matière de sécurité soient satisfaites. Comme vous le savez, le DMIA Task Force, qui a été créé aux États-Unis, a recommandé que les cartes de sortie soient ramassées par les Canadiens, ce qui permettrait d'éliminer le double arrêt. Plusieurs Américains sont conscients des possibilités de procéder à ces vérifications de façon plus efficace tout en répondant aux besoins des États-Unis. Nous verrons.

Le sénateur Cordy: Nous nous rendons à Washington la semaine prochaine. D'ici là, il est très possible que les États-Unis soient en guerre. Si c'est le cas, quelles questions seront probablement abordées en notre présence lorsque nous rencontrerons les sénateurs et les membres du Congrès?

Mme Sinclair: Sénateur, je ne sais pas si vous avez suivi la période des questions aujourd'hui à la Chambre. Le premier ministre a fait une déclaration sur la politique du gouvernement canadien, à savoir que le Canada ne ferait pas partie d'une coalition militaire américaine contre l'Irak mais que nos navires et autres dispositifs resteraient déployés dans le golfe et continueraient de participer à la campagne antiterroriste. Vous entendrez peut-être de part et d'autre des commentaires à ce sujet.

Les sénateurs et les membres du Congrès américains qui ont depuis longtemps des contacts avec le Canada ne seront pas surpris de cette position. Le premier ministre a mentionné, au cours de la période des questions, qu'il a eu de nombreuses conversations avec le président Bush. Notre ministre, M. Graham, a eu des entretiens avec le secrétaire Powell et le ministre McCallum en a eus avec M. Rumsfeld. Les Américains comprennent notre position. Le dialogue se poursuit depuis plusieurs mois, à savoir depuis le mois de septembre. Nous avons toujours maintenu la même position en ce qui concerne le rôle des États-Unis et la nécessité qu'ils prennent la direction des opérations, surtout en ce qui concerne le recours à la force et notre appui aux efforts américains pour défendre leur position aux Nations Unies. Il a malheureusement été impossible d'obtenir l'accord des membres du Conseil de sécurité à la suite d'une deuxième tentative. Vous entendrez peut-être des commentaires à ce sujet, mais le premier ministre a exposé clairement notre position aujourd'hui même. En fait, vous devriez veiller à emporter dans vos bagages un exemplaire de cette déclaration.

Le sénateur Cordy: Bien sûr. Nous avons assisté à des réunions toute la journée.

Le président: Au nom de mes collègues, je vous remercie pour votre participation. Je regrette d'avoir été absent pendant la majeure partie de votre exposé, mais je le lirai attentivement. J'étais au courant de la position du premier ministre avant mes collègues et nous en discuterons à la prochaine réunion.

Je vous remercie de nous avoir aidés à préparer notre voyage. C'est toujours un plaisir de vous accueillir et nous espérons vous revoir souvent dans le cadre de nos travaux.

To those of you following our work, two weeks from today, on March 31, the witnesses will be first responders: Chief Glen Tait from the Saint John, New Brunswick, Fire Department; David Blackmore, from the Emergency Operations Centre, St. John's, Newfoundland; Mr. Rudy Fries, Emergency Management Coordinator, London, Ontario; and Mr. William Pasel, Emergency Measures Coordinator, Hamilton, Ontario.

If you have any questions or comments, please visit our Web site at www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of this committee.

The committee continued in camera.

Je signale à l'intention des personnes qui suivent nos délibérations que, dans deux semaines, à savoir le 31 mars, les témoins seront, dans l'ordre de comparution, le chef du service des incendies de Saint John (Nouveau-Brunswick), Glen Tait, M. David Blackmore, du Centre des opérations d'urgence de St. John's (Terre-Neuve), M. Rudy Fries, coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence de London (Ontario) et M. William Pasel, coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence de Hamilton (Ontario).

Si vous avez des questions à poser ou des commentaires à faire, rendez-vous sur notre site Web à www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages ainsi que les horaires des audiences qui sont confirmées. Vous pouvez toujours communiquer également avec la greffière du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples renseignements ou pour qu'elle vous aide à entrer en contact avec des membres du comité.

La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Morning Session

From the Department of National Defence:

Major-General Pierre Daigle, MSC, CD, Special Advisor to the Chief of Defence Staff (Homeland Security Issues);

Colonel Rick Williams, Director, Western Hemisphere Policy, Assistant Deputy Minister, Policy Branch.

From the Privy Council Office:

Mr. Robert Fonberg, Deputy Secretary to the cabinet, Operations;

Mr. Graham Flack, Director of Operations, Borders Task Force.

Afternoon Session

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Mr. Daniel Jean, Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development;

Mr. Bruce Scoffield, Director, Policy Development and International Coordination, Refugees Branch;

Ms. Caroline Melis, Director, Program Development, Enforcement Branch.

From the Department of Foreign Affairs and International Trade:

Mr. Jon Allen, Director General, North America Bureau;

Ms. Jill Sinclair, Director General, International Security Bureau.

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi

Du ministère de la Défense nationale:

Le major général Pierre Daigle, conseiller principal en matière de défense du territoire national auprès du chef d'état-major de la Défense;

Le colonel Rick Williams, directeur, Politique de l'hémisphère occidental, sous-ministre adjoint, Division des politiques.

Du Bureau du Conseil privé:

M. Robert Fonberg, sous-secrétaire du cabinet, Opérations;

M. Graham Flack, directeur des opérations, Groupe de travail des frontières.

Séance de l'après-midi

Du ministère de la Citoyenneté et immigration Canada:

M. Daniel Jean, sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes;

M. Bruce Scoffield, directeur, Développement des politiques de coordination internationale, Direction générale des réfugiés;

Mme Caroline Melis, directrice, Développement du programme de la Direction générale de l'exécution de la loi.

Du ministère des Affaires étrangères et du commerce international:

M. Jon Allen, directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord;

Mme Jill Sinclair, directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, March 31, 2003
Wednesday, April 2, 2003

Issue No. 13

Sixteenth meeting on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada
and

First and second meetings (final) on:

Bill C-227, An Act respecting a national day of
remembrance of the Battle of Vimy Ridge

INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)
and
THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-227)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité sénatorial
permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 31 mars 2003
Le mercredi 2 avril 2003

Fascicule n° 13

Seizième réunion concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada
et

Première et deuxième réunions (finale) concernant:

Le projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale
de commémoration de la bataille de la crête de Vimy

Y COMPRIS:

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(budget)
et
LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(projet de loi C-227)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, March 26, 2003:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Poulin, seconded by the Honourable Senator Poy, for the second reading of Bill C-227, An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Poulin moved, seconded by the Honourable Senator Rompkey, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

The question being put on the motion, it was adopted on division.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 26 mars 2003:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Poulin, appuyée par l'honorable sénateur Poy, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Poulin propose, appuyée par l'honorable sénateur Rompkey, c.p., que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Extract of the *Minutes of Proceedings* of the Standing Senate Committee on National Security and Defence of Monday, March 31, 2003:

It was moved by the Honourable Senator Atkins, — That the Subcommittee on Veterans Affairs be authorised to examine, consider clause-by-clause, and report to the Committee on Bill C-227, An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge, which was referred to the Committee by the Senate on Wednesday, March 26, 2003.

The question being put on the motion, it was adopted.

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

Extrait du *Procès-verbal* de la réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense du lundi 31 mars 2003:

L'honorable sénateur Atkins propose: Que le Sous-comité des anciens combattants soit autorisé à examiner le projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy, qui a été renvoyé au Comité par le Sénat le mercredi 26 mars 2003, à étudier ce projet de loi article par article et à en faire rapport au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, March 31, 2003
(24)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day *in camera*, at 5:00 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Day, Forrestall, Kenny and Smith, P.C. (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

It was moved by the Honourable Senator Atkins, — That the Subcommittee on Veterans Affairs be authorised to examine, consider clause-by-clause, and report to the Committee on Bill C-227, An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge, which was referred to the committee by the Senate on Wednesday, March 26, 2003.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee proceeded to consider an interim report of the Subcommittee on Veterans Affairs. The committee decided to continue its consideration of the draft report.

At 5:58 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:00 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the City of Saint John:

Mr. Glen Tait, Chief, Saint John Fire Department.

From the City of St. John's:

Mr. David Blackmore, Director of Building and Property, Emergency Operations Centre Manager.

From the City of London:

Mr. Rudy Fries, Emergency Management Coordinator, London-Middlesex Community.

From the City of Hamilton:

Mr. William Pasel, Emergency Measures Co-ordinator, Hamilton Emergency Services Department.

Mr. Tait made a statement and responded to questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 31 mars 2003
(24)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit à huis clos aujourd'hui, à 17 heures, dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Forrestall, Kenny et Smith, c.p. (5).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; major-général (à la retraite) Keith McDonald, principal conseiller militaire; lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins — Que le Sous-comité des anciens combattants soit autorisé à examiner, à étudier article par article et à faire rapport au comité du projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy, renvoyé au comité par le Sénat le mercredi 26 mars 2003.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le comité passe à l'examen d'un rapport provisoire du Sous-comité des anciens combattants. Le comité décide de poursuivre son examen de l'ébauche du rapport.

À 17 h 58, le comité suspend ses travaux.

À 18 heures, le comité entame sa séance publique dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude de la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte en clair de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1, en date du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Ville de Saint John:

M. Glen Tait, directeur, Service des incendies de Saint John.

De la Ville de St. John's:

M. David Blackmore, directeur de la gestion des immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence.

De la Ville de London:

M. Rudy Fries, coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence, communauté de London-Middlesex.

De la Ville de Hamilton:

M. William Pasel, coordonnateur des mesures d'urgence, Services d'urgence de Hamilton.

M. Tait fait un exposé, puis répond aux questions.

Mr. Blackmore made a statement and responded to questions.

At 7:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:45 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Fries made a statement and responded to questions.

Mr. Pasel made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["City of Saint John Fire Department" presented by Glen Tait, Fire Chief, City of Saint John] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 13, "52")
- ["Opening Remarks" by David Blackmore, Director of Building & Property Management, City of St. John's & Emergency Operations Center Manager] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 13, "53")
- ["Presentation" by Rudy Fries, Community Emergency Management Coordinator (CEMC) for the City of London and the nine Municipalities of the County of Middlesex] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 13, "54")
- ["Presentation" by William Pasel, Emergency Management Co-ordinator, City of Hamilton] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 13, "55")

At 9:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 2, 2003
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 1:22 p.m., in room 172-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Day, Forrestall and Kenny (4).

Other senators present: The Honourable Senators Poulin and Prud'homme, P.C. (2).

In attendance: From the Senate: Till Heyde, Committee Clerk; from the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 26, 2003 the committee continued to its study of Bill C-227, An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge.

M. Blackmore fait un exposé, puis répond aux questions.

À 19 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 45, le comité reprend ses travaux.

M. Fries fait un exposé, puis répond aux questions.

M. Pasel fait un exposé, puis répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents qui suivent ont été déposés en tant que pièces auprès de la greffière.

- [«City of Saint John Fire Department» présenté par Glen Tait, directeur, Service des incendies de Saint John] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 13, «52»)
- [«Opening Remarks» de David Blackmore, directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du centre des opérations d'urgence de St. John's] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 13, «53»)
- [«Presentation» de Rudy Fries, coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence pour la Ville de London et les neuf municipalités du Comté de Middlesex] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 13, «54»)
- [«Presentation» de William Pasel, coordonnateur des mesures d'urgence, Ville de Hamilton] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 13, «55»)

À 21 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 2 avril 2003
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 h 22, dans la salle 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Forrestall et Kenny. (4)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Poulin et Prud'homme, c.p. (2)

Également présents: Du Sénat: Till Hyde, greffier du comité; de la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 26 mars 2003, le comité poursuit son étude du projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy.

The Honourable Senator Day, Deputy Chair of the Subcommittee on Veterans Affairs, reported that the Subcommittee has examined Bill C-227, An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge, and recommended that the committee report the Bill to the Senate without amendment but with observations to be finalized by the Chair of the Committee.

The Honourable Senator Atkins moved, — That the report be adopted.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 1:23 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

L'honorable sénateur Day, vice-président du Sous-comité des anciens combattants, signale que le sous-comité a examiné le projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy, et recommande qu'il soit fait rapport du projet de loi au Sénat sans proposition d'amendement, mais avec des observations mises au propre par le président du comité.

Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins — Que le rapport soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 13 h 23, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, February 13, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee was authorized by the Senate on Wednesday, November 20, 2002, to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers; and all other related matters. Your Committee respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within Canada and to travel inside and outside Canada, for the purpose of such study.

Pursuant to Section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 13 février 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le mercredi, 20 novembre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions; et toutes les autres questions connexes. Votre Comité demande respectueusement qu'il soit autorisé à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, ainsi qu'à s'ajourner d'un lieu à l'autre au Canada et de voyager à l'intérieur et à l'extérieur du Canada aux fins de ses travaux.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des Comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

SUBCOMMITTEE ON VETERANS AFFAIRS OF THE
STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST, 2003

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, November 20, 2002:

The Honourable Senator Kinsella for Senator Meighen, moved, seconded by the Honourable Senator Atkins:

That the Standing Senate Committee on Defence and Security be authorized to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers, and all other related matters;

That the papers and evidence received and taken on the subject during the Second Session of the Thirty-sixth Parliament and the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee; and

That the Committee report no later than June 30, 2003.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Extract from the *Minutes of the Proceedings* of the Standing Senate Committee National Security and Defence of November 25, 2002:

The Senator Banks moved:

That the order of reference relating to the health care of veterans be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs.

The question being put on the motion, it was adopted.

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 1,850
Transportation and Communications	\$ 100
All Other Expenditures	\$ <u>50</u>
TOTAL	\$ 2,000

The foregoing budget was approved by the Standing Senate Committee on National Security and Defence on the February 10, 2003.
The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is being considered.

Date

Chair, Standing Senate Committee on National Security and Defence

Date

Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

EXPLANATION OF COST ELEMENTS**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1. Communications Adviser — (0435)	\$	600
2. Working Meals (0415) (5 meals at \$250)	\$	1,250

TOTAL \$ 1,850

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS \$ 100

ALL OTHER EXPENSES \$ 50

TOTAL \$ 2,000

The Senate Administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

SOUS-COMITÉ DES ANCIENS COMBATTANTS
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE
DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE
POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 2003

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 novembre 2002:

L'honorable sénateur Kinsella, au nom de l'honorable sénateur Meighen, propose, appuyé par l'honorable sénateur Atkins,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à examiner, pour ensuite en faire rapport, les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions; et toutes les autres questions connexes.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question dans la deuxième session de la trente-sixième législature et dans la première session de la trente-septième législature soient déferés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au plus tard le 30 juin 2003.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Extrait du *procès-verbal* de la réunion du 25 novembre 2002 du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense:

L'honorable sénateur Banks propose,

Que le Sous-comité des anciens combattants soit saisi de l'ordre de renvoi portant sur les soins de santé aux anciens combattants.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	1 850 \$
Transports et communications	100 \$
Autres dépenses	<u>50 \$</u>
TOTAL	2 000 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense le 10 février 2003.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Date

Président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

EXPLICATION DES ÉLÉMENTS DE COÛT**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1. Consultant en communication — (0435) 600 \$
2. Repas de travail (0415)
(5 repas à 250\$) 1,250 \$

TOTAL 1,850 \$

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS 100 \$

AUTRES DÉPENSES 50 \$

TOTAL 2,000 \$

L'Administration du Sénat a examiné cette demande de budget.

Heather Lank, greffier principal des comités et de la législation privée

Date

Richard Ranger, directeur des finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, February 13, 2003

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on National Security and Defence (Subcommittee on Veterans Affairs) for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2003 for the purpose of its Special Study on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions, as authorized by the Senate on Wednesday, November 20, 2002. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 1,850
Transport and Communications	\$ 100
Other Expenditures	\$ <u>50</u>
TOTAL	\$ 2,000

Respectfully submitted,

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 13 février 2003

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (Sous-comité des anciens combattants) concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003 aux fins de leur Étude spéciale sur les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opération de maintien de la paix, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 20 novembre 2002. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres	1 850 \$
Transports et communications	100 \$
Autres dépenses	<u>50 \$</u>
TOTAL	2 000 \$

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

Wednesday, April 2, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-227, *An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge*, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, March 26, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment. Your Committee appends to this report certain observations relating to the Bill.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

Observations of the Standing Committee on National Security and Defence on Bill C-227, *An Act respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge*

Your Committee suggests that the Department of Canadian Heritage develop criteria for the flying of flags at half-staff, and criteria for the addition and deletion of occasions that the flag may be flown at half-staff on the Peace Tower for future guidance. Your Committee may subsequently seek authority from the Senate to review these criteria.

Le mercredi 2 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur le présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferé le projet de loi C-227, *Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 26 mars 2003, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement. Votre Comité joint à ce rapport certaines observations au sujet du projet de loi.

Respectueusement soumis,

Observations du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense au sujet du projet de loi C-227, *Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy*

Votre Comité suggère que le ministère du Patrimoine canadien développe des critères pour la mise en berne de drapeaux, ainsi que des critères pour l'addition ou l'enlèvement des occasions auxquelles le drapeau pourrait être mis en berne sur la tour de la Paix, pour information future. Votre Comité pourrait ensuite demander au Sénat l'approbation pour entreprendre une étude de ces critères.

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, March 31, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:00 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Today the committee continues its hearings on federal support for first responders.

I am a senator from Ontario and I serve as chair of the committee.

Our deputy chair is the distinguished Senator Forrestall from Nova Scotia. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

Senator Joe Day from New Brunswick is a successful lawyer and businessman. He was appointed to the Senate in 2001. Senator Day is deputy chair of both our Subcommittee on Veterans Affairs and the Senate Committee on National Finance. He also sits on the Senate Committee on Transportation and Communications.

Senator David Smith from Ontario has served as a councillor and deputy mayor of Toronto, as a member of the House of Commons, and as minister of state prior to his appointment to the Senate in 2002. As a senator, he is a member of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and of the Standing Committee on Rules, Procedures and Rights of Parliament.

Ours is the first permanent Senate committee with a mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of studies, beginning with the report "Canadian Security and Military Preparedness," a study of the major issues facing Canada, which was tabled in 2002.

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. To date, we have released three reports on various aspects of national security. The first was "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was issued in September of 2002. The second was "For an Extra 130 Bucks...Update On Canada's Military Financial Crisis, A View From the Bottom Up," which was issued in November 2002. The third was "The Myth of Security at Canada's Airports," which was issued in January 2003.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 31 mars 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 heures pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et ensuite faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Aujourd'hui, le comité poursuit ses audiences sur l'appui fédéral à donner aux premiers intervenants.

Je suis sénateur de l'Ontario et je préside le comité.

Le distingué sénateur Forrestall, de la Nouvelle-Écosse, est notre vice-président. Cela fait 37 ans que le sénateur Forrestall est au service des électeurs de Dartmouth, d'abord comme député de la Chambre des communes puis en sa qualité de sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions liées à la défense et il a fait partie de divers comités où l'on étudiait des questions, y compris le Comité spécial mixte de 1973 chargé d'étudier l'avenir des Forces canadiennes.

Le sénateur Joe Day, du Nouveau-Brunswick, a fait une belle carrière en tant qu'avocat et homme d'affaires. Il a été nommé au Sénat en 2001. Le sénateur Day est vice-président à la fois de notre Sous-comité des affaires des anciens combattants et du Comité sénatorial des finances nationales. Il fait également partie du Comité sénatorial des transports et des communications.

Le sénateur David Smith, de l'Ontario, a été conseiller municipal puis maire adjoint de Toronto, député à la Chambre des communes et ministre d'État avant d'être nommé au Sénat en 2002. En tant que sénateur, il fait partie du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Notre comité est le premier sénatorial permanent chargé d'étudier les questions qui se rapportent à la sécurité et à la défense. Au cours des dix-huit derniers mois, nous avons mené à bien diverses études, à commencer par celle qui a produit le rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense», qui a été déposé en 2002 et porte sur les principaux problèmes auxquels le Canada doit faire face.

Le Sénat a ensuite confié à notre comité la mission d'étudier la nécessité d'adopter une politique en matière de sécurité nationale. Jusqu'à ce jour, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de cette question. Le premier s'intitule «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», déposé en septembre 2002. Le deuxième portait le titre «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes. Une vue de bas en haut», produit en novembre 2002 et le troisième s'intitule «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», et a été produit en janvier 2003.

The committee is in the process of a long-term evaluation of the federal contribution to the work of men and women across the country who first respond to emergencies or disasters.

The committee interrupted its work to prepare for its trip to Washington that took place last week.

We began our work on the federal contribution to first responders on October 1, 2001, just weeks after the September 11, 2001 tragedy. The committee was then briefed about federal programs by officials of the recently formed Office of Critical Infrastructure, Protection and Emergency Preparedness, called OCIPEP for short.

The policy of the committee, however, was to test what we were told by officials in Ottawa against what we learned from first responders themselves. On its travels, the committee has so far visited first responders in Regina, Edmonton, Vancouver and Windsor. To date, we have heard from first responders representing the cities of Toronto, Ottawa and Gatineau.

This evening, our first witnesses will be Chief Glen Tait from the fire department of Saint John, New Brunswick and Mr. David Blackmore, Director of Building and Property and Manager of the Emergency Operations Centre of St. John's, Newfoundland and Labrador.

Gentlemen, welcome to the committee.

Mr. Glen Tait, Chief, Saint John Fire Department, City of Saint John: Honourable senators, I joined the Saint John Fire Department in 1969. I have advanced through the promotional system, holding such ranks as, Lieutenant Training Officer; Deputy Chief, Programs and Plans, as well as my current position of Fire Chief, which I have held from 1993 until the present time.

Over the years, I have attended numerous educational training seminars. I have sat on and chaired many committees. I have a wide background of experience and a diverse knowledge of the fire and emergency response services.

The topic today, disaster preparedness and the state of readiness and capability of the first responder, is dear to my heart.

The objective of this presentation is to convey to this standing committee the importance of emergency planning and security, and appropriate resources for our first responders to effectively deal with the disasters and emergencies that impact the communities in our nation. In order to achieve this, I will provide honourable senators with an overview of the key characteristics of the effective emergency planning and identify some of the key resources that are required to respond to these events.

Le comité a entrepris une évaluation à long terme de la contribution fédérale du travail des intervenants de première ligne du pays en cas d'urgence ou de catastrophe.

Le comité a interrompu son travail afin de préparer son voyage à Washington, qui a eu lieu la semaine dernière.

Notre étude de la contribution fédérale au travail des intervenants de première ligne a commencé le 1^{er} octobre 2001, à peine quelques semaines après les attentats tragiques du 11 septembre. Des fonctionnaires du nouveau Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, le BPIEPC, ont alors renseigné notre comité au sujet des programmes fédéraux.

Nous avons toutefois pour tâche de vérifier les renseignements communiqués par les fonctionnaires à Ottawa par rapport à ce que nous diraient les premiers intervenants eux-mêmes. Lors de ses déplacements jusqu'à ce jour, le comité a entendu les témoignages d'intervenants à Regina, Edmonton, Vancouver et Windsor. Nous avons aussi entendu les témoignages des premiers intervenants des villes de Toronto, d'Ottawa et de Gatineau.

Ce soir, nous allons d'abord entendre M. Glen Tait, directeur du Service d'incendie de Saint John au Nouveau-Brunswick et M. David Blackmore, directeur de la gestion des immeubles et des biens et gestionnaire du Centre des opérations d'urgence de St. John's, de la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

Messieurs, soyez les bienvenus parmi nous.

M. Glen Tait, directeur, Service des incendies de Saint John: Honorables sénateurs, je fais partie du Service d'incendie de Saint John depuis 1969. J'ai suivi la filière habituelle pour mon avancement, devenant d'abord lieutenant chargé de la formation, directeur adjoint aux programmes et aux plans puis directeur du Service d'incendie, poste que j'occupe depuis 1993.

Au fil des ans, j'ai participé à de nombreux ateliers de formation ainsi qu'aux travaux de nombreux comités, dont j'ai parfois aussi été le président. J'ai une vaste expérience et des connaissances variées des services d'intervention en cas d'incendie et d'urgence.

Le sujet que vous abordez aujourd'hui, la préparation en cas de catastrophe et l'état de préparation ainsi que les capacités des premiers intervenants me tient à coeur.

Dans mon exposé, je m'efforcerai de souligner l'importance des préparatifs d'urgence et de la sécurité, et de rappeler à quel point il est important pour nos premiers intervenants de disposer de ressources suffisantes qui leur permettront de réagir efficacement aux catastrophes et situations d'urgence qui peuvent survenir dans notre pays. À cette fin, je donnerai aux honorables sénateurs une vue d'ensemble des mesures essentielles à une planification efficace des mesures de protection civile et mentionnerai certaines des principales ressources dont on a besoin pour intervenir dans de tels cas.

Finally, as a chief fire officer and a 34-year veteran of the fire service, I will provide honourable senators with my observations of the issues that need to be resolved to ensure that the first responder can meet the ever-increasing expectations of the public as well as those of the elected officials.

Disasters are events that require extraordinary efforts beyond those needed to respond to everyday emergencies — Noji, 1997. Emergencies, on the other hand, are serious events that fall within the coping abilities of the individuals or communities. Disasters are even a greater concern today than in the past, and that is so for several reasons. The frequency of disaster events has increased due to technology and the circumstantial increase in the potential for technological disasters to occur. Human populations are also more densely populated, increasing the potential for exposure to disaster events as they occur. In addition, because of the increasing population size, people are more likely to build, live or work in areas with high disaster potential — Comerio, 1998. Finally, recent events have demonstrated the willingness of some radical groups to engineer massive disasters to achieve political goals.

Disasters have traditionally been characterized as natural or man-made — Noji, 1997. Natural disasters are those produced by epidemics, famine and forces of nature such as storms, floods and earthquakes. Man-made or human-generated disasters may be either accidental or intentional — Comerio, 1998 — and can be further differentiated as complex emergencies, technological disasters, deforestation, material storage and other disasters not caused by natural hazards — Noji, 1997. Disasters vary considerably in terms of their frequency, predictability, eminence and destructive potential.

A number of factors contributes to the actual level of fire and emergency response capability that is provided by a community to respond to emergency and disaster situations. Some are natural or unconscious influences, and others come from conscious planning. The latter should dominate in our complex and relatively enlightened age. Managing emergency preparedness in a community requires involved decisions on how much is needed, how best to organize it in terms of methods, training and equipment, and to what extent it can be replaced by preventative measures.

The objective of this presentation is to demonstrate that, through conscious planning, there exists a reasonable state of readiness and first responder capabilities to respond to emergency and disaster situations in the City of Saint John, Province of New Brunswick.

I shall now turn to the subject of determining the level of fire and emergency response service. The method used to determine a community's level of fire and emergency response service capabilities is called a risk analysis. A risk analysis is a scientific process establishing the degree of risk in a community, and is

Enfin, en tant que chef de pompiers et membre depuis 34 ans du service d'incendie, je ferai mes propres observations au sujet des problèmes à résoudre si nous voulons que les premiers intervenants puissent satisfaire les attentes sans cesse croissantes du public ainsi que celles des élus.

Toute catastrophe nécessite la mise en place de mesures extraordinaires plus complexes que celles requises pour répondre aux situations d'urgence habituelles Noji, 1997. Par ailleurs, les situations d'urgence sont des événements graves qui font appel aux capacités d'intervention des particuliers ou des collectivités. De nos jours, la crainte de catastrophes est plus élevée que dans le passé pour plusieurs raisons. Les catastrophes sont plus fréquentes en raison des progrès de la technologie et du risque accru de désastres technologiques. Les peuplements humains sont également plus denses qu'avant, ce qui augmente les risques d'exposition aux catastrophes lorsqu'elles se produisent. En outre, à mesure que les populations augmentent, les gens ont tendance à se construire, à vivre ou à travailler dans des régions présentant des risques élevés de catastrophes Comerio, 1998. Enfin, les récents événements ont démontré la volonté de certains groupes radicaux de provoquer des catastrophes massives afin d'atteindre leurs objectifs politiques.

En général, les catastrophes sont d'origine naturelle ou humaine — Noji, 1997. La première catégorie comprend les épidémies, les famines et d'autres fléaux naturels comme les tempêtes, les inondations et les tremblements de terre. Quant aux catastrophes provoquées par l'homme, elles peuvent être accidentelles ou intentionnelles Comerio, 1998; il peut également s'agir de situations d'urgence complexes, de catastrophes technologiques, de déforestation, de dommages matériels et d'autres catastrophes non causées par la nature — Noji, 1997. La fréquence, la prévisibilité, l'imminence et le potentiel de destruction varient considérablement selon le genre de sinistre.

Le niveau réel d'intervention d'une collectivité en cas de catastrophe dépend de plusieurs facteurs. Dans certains cas, l'intervention obéit à des réflexes naturels ou inconscients tandis que dans d'autres, elle doit être planifiée minutieusement. À notre époque complexe et relativement éclairée, la planification s'impose. La gestion des mesures d'urgence au sein d'une collectivité repose sur plusieurs décisions: quel est le degré de préparation requis, quelle est la meilleure façon de coordonner les méthodes d'intervention, la formation et l'équipement et jusqu'à quel point les mesures de prévention peuvent-elles remplacer la préparation.

L'objet de cet exposé est de démontrer que, grâce à une planification rigoureuse, les premiers intervenants de la Ville de Saint John, au Nouveau-Brunswick sont raisonnablement prêts à intervenir en cas de situations d'urgence ou de catastrophes.

Je vais maintenant passer à la façon dont on établit la capacité d'intervention d'une collectivité en cas d'incendie ou de situation d'urgence. La méthode dont nous nous servons pour jauger la capacité d'une collectivité d'intervenir en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgence s'appelle l'analyse du risque. Il

comprised of three components that contribute to service level determination. The three critical components are vulnerability, probability and response time analysis.

These components demonstrate the type of risk analysis that is outlined to determine the level of fire suppression capabilities in the City of Saint John as well as any other city with a well-planned and implemented fire protection system. While this process is fire suppression and emergency response specific, it serves as an example of the type of analysis — although it may differ somewhat — that is required by emergency first responders, that is, police, health care workers, search and rescue workers, and so on, in determining service levels.

The first component, vulnerability analysis, is defined by staff of the National Fire Protection Association and, as researched by Insurance Services Offices, is based on the prediction of what will happen if any given structure does catch fire. It is also based on the manpower and water supply needs of individual structures — the identification and classification of property and life hazards.

Reviewing the following property classifications for Saint John provides assistance in determining the risk to life and property. We have residential properties, which carry a normal risk classification. Those are row housing, residential high rise, attached housing, subdivisions, wood-framed, multiple occupancy and heritage properties. We have one of the oldest housing stocks in Canada. We also have institutional properties that are classified to have a maximum risk. Those are educational facilities, churches, hospitals, and seniors' homes. Then we have commercial properties which are classified as having a high risk, and those are commercial businesses, downtown properties; commercial, mixed usage, that is, malls and box stores; and transportation, that is airports, railways and trucking facilities. The last classification is industrial with a maximum risk, and that is the import-export industry — and Saint John is an international seaport; the power generating plant; the chemical industry; heavy industrial, ship building; the brewery; the pulp and paper industry; industrial processing facilities; the nuclear generating plant; natural gas facilities; factories; and we have the largest oil refinery on the eastern seaboard. We are one of the most industrialized cities in Atlantic Canada.

A probability analysis is an aggregate assessment based on past statistical history that can be used only to predict the probability of future statistics. It can predict how many structures may burn, on average, but not which structures.

Saint John has a history of emergency events that supports the services that are being provided to its citizenry. An example is the uptown explosions caused by gasoline leaking from a service station and entering into the sewage system. Buildings in several

s'agit d'une méthode scientifique permettant d'établir le degré de risque au sein d'une collectivité, et elle se fonde sur trois éléments primordiaux: la vulnérabilité, la probabilité et le délai d'intervention.

Ces éléments illustrent le genre d'analyse du risque dont on s'est servi pour établir les capacités d'intervention de la Ville de Saint John et de toute autre municipalité pourvu qu'elle dispose d'un programme de protection contre les incendies rigoureusement planifié et appliqué. Un tel processus s'applique particulièrement aux incendies et aux situations d'urgence, mais il servira aussi à démontrer quel genre d'analyse doit faire toute équipe de premiers intervenants, c'est-à-dire la police, les équipes médicales, les servit de recherche et de sauvetage, afin d'établir les niveaux de service qui s'imposent.

Le premier élément, c'est l'analyse de la vulnérabilité. Selon la définition de la National Fire Protection Association (NFPA) et d'après une recherche effectuée par le Bureau des services d'assurance (ISO), l'analyse de la vulnérabilité consiste à prédire ce qui arrivera si une structure donnée prend feu. Elle permet également de prédire les besoins de chaque structure en termes de main-d'oeuvre et d'approvisionnement en eau — l'identification et la classification des dangers pour les biens et les vies humaines.

Un examen de la classification des immeubles suivants de Saint John de déterminer le risque à l'égard des vies humaines et des biens. Il y a les propriétés résidentielles qui présentent un risque normal. Cela comprend les maisons en rangée, les édifices résidentiels en hauteur, les maisons contiguës, les subdivisions, les immeubles à logements multiples avec une charpente en bois, et les biens patrimoniaux. Nous comptons quelques-unes des habitations les plus anciennes du Canada. Il y a aussi les institutions qui présentent un risque maximal, notamment les établissements d'enseignement, les églises, les hôpitaux et les résidences pour personnes âgées. Ensuite, il y a les propriétés commerciales qui présentent un risque élevé, par exemple les magasins, les immeubles du centre-ville, les édifices commerciaux à usage mixte, y compris les centres commerciaux et les magasins-entrepôts, les installations de transport, dont les aéroports, les gares et les garages de camions. La dernière catégorie est celle des immeubles industriels qui présentent un risque maximal. Cette catégorie regroupe l'industrie d'import-export — et le port de Saint John est un port international —, la centrale électrique, l'industrie des produits chimiques, l'industrie lourde, le chantier maritime, la brasserie, les pâtes et papiers, la transformation industrielle, la centrale nucléaire, le gaz naturel, les usines ainsi que la raffinerie de pétrole sur le littoral est. Notre ville est l'une des villes les plus industrialisées du Canada atlantique.

L'analyse de la probabilité est une évaluation globale basée sur les statistiques antérieures susceptibles d'être utilisées pour prédire la probabilité des statistiques futures. Elle permet de prédire le nombre moyen de structures susceptibles de brûler, mais non lesquelles.

Au cours de son histoire, Saint John a connu beaucoup de situations d'urgence qui démontrent quels services sont offerts aux citoyens. En voici une courte liste: les explosions provoquées par une fuite d'essence dans une station de service. L'essence s'est

blocks were exposed to danger and sustained a number of destructive explosions. The emergency measures plan was put into effect. Other examples include a fire in the City of Saint John jail that resulted in the death of 21 victims; a service station explosion that caused total building destruction with six deaths; and an explosion at the oil refinery that resulted in a \$45 million insurance claim and one death.

As part of the emergency preparedness training offered by Arnprior, the Emergency Training Centre for Canada, the events that Saint John has experienced and how these situations have been mitigated has been used as a teaching tool.

The probability or likelihood of something happening is best described by Chief Alan Bruncini of the Phoenix Fire Department, a foremost expert in fire science behaviour who said that the longer it has been since the last major incident, the closer you are to the next.

The final component is response time analysis. Response time analysis is defined as, "the time that elapses between the inception of the emergency and the detection of the time required to set up at the scene and commence application of an extinguishing agent."

In determining response time, another analysis is used. A fire optimization study provides an analysis of fire station location and fire company deployment based on a replica of road and street networks in the municipality. It applies to this network apparatus; travel speeds developed from actual runs to emergency calls. The program checks the routes of travel between the fire station and the fire, emergency demand delivery point to determine the fastest or shortest, if preferred.

Saint John is only 47 per cent effective in meeting acceptable response times as determined by the standard setting agency, the National Fire Protection Association and the Insurance Advisory Organization.

Emergency measure initiatives undertaken by Saint John include an emergency measures plan. The emergency measures plan means any plan, program or procedure prepared by the province or municipality, as the case may be, that is intended to mitigate the effects of an emergency or disaster and to provide for safety, health or welfare of the civil population and the protection of property and the environment in the event of such occurrences.

Saint John was one of the municipalities, if not the first, in the Province of New Brunswick to have an emergency measures plan and to have that plan adopted by municipal government. After the horrific events of September 11, the mass destruction of the World Trade Center buildings, the Province of New Brunswick began to provide assistance in the development of emergency measures plans for many of the smaller municipalities that did not have the know-how, expertise and/or resources to develop their own plans.

infiltrée dans le réseau d'égout. Les édifices de plusieurs pâtés de maisons ont été exposés au danger et plusieurs d'entre eux ont été endommagés par de graves explosions. Le plan d'urgence a été déployé. Au nombre des autres exemples, mentionnons l'incendie au pénitencier de la Ville de Saint John qui a causé la mort de 21 personnes, l'explosion dans un poste d'essence qui a causé la mort de six personnes et la destruction totale de l'établissement et l'explosion à la raffinerie de pétrole qui a donné lieu à une demande d'indemnité totalisant 45 millions de dollars, et qui a coûté la vie à une personne.

Dans le cadre de son cours de formation sur les mesures d'urgence, le Collège de la protection civile du Canada à Arnprior a basé son enseignement sur les événements survenus à Saint John et les mesures d'intervention mises en place par la ville.

Le chef du service d'incendie de Phoenix, Alan Bruncini, un expert en incendies, explique en ces mots la probabilité ou la vraisemblance qu'un événement se produise: plus il y a longtemps que la dernière catastrophe s'est produite, plus la prochaine est imminente.

Le dernier élément est l'analyse du délai d'intervention. Le délai d'intervention est défini comme étant «le temps écoulé entre le début de la situation d'urgence et le temps requis pour se rendre sur les lieux et commencer l'application des agents extincteurs».

Pour déterminer le délai d'intervention, une autre analyse s'impose. Un programme d'intervention optimale en cas d'incendie comporte une analyse de l'emplacement du poste d'incendie et du déploiement du personnel basé sur un modèle réduit du réseau routier de la municipalité. On applique ensuite à ce réseau les vitesses de déplacement établies à partir du délai réel de réponse aux appels d'urgence. On analyse également tous les trajets possibles entre le poste de pompiers et le point d'intervention afin d'établir le trajet le plus rapide ou le plus court.

Saint John arrive dans 47 p. 100 des cas seulement à répondre aux urgences dans le délai acceptable établi par les organismes de normalisation, la National Fire Protection Association (NFPA) et la Insurance Advisory Organization (IAO).

Parmi les initiatives prises par Saint John, il y a le plan de mesures d'urgence. Par plan de mesures d'urgence, on entend tout plan, programme ou procédure que prépare la municipalité en vue de réduire les effets d'une situation d'urgence ou d'une catastrophe, et d'assurer dans un tel cas la sécurité, la santé ou bien-être de la population civile ainsi que la protection des biens et des lieux.

Saint John est l'une des premières municipalités du Nouveau-Brunswick, sinon la première, à avoir établi un plan de mesures d'urgence et à l'avoir fait adopter par le conseil municipal. Après la destruction tragique des tours du World Trade Center le 11 septembre 2001, la province du Nouveau-Brunswick a aidé de nombreuses petites municipalités dépourvues de savoir-faire, d'expertise et de ressources à élaborer leur propre plan de mesures d'urgence.

Saint John has a state-of-the-art emergency measures operations centre, with the most up-to-date communication systems, radio, phone, and computer. Designated workstations are readily available for key stakeholders and roles are well defined.

Training is ongoing at the Canadian Emergency Preparedness College to lessen confusion and to ensure that each and every person manning the centre is well aware of his role, duties and responsibilities. A redundant site also exists in another part of the city in a separate facility, should the need dictate the utilization of an alternative emergency measures organization centre.

In addition to, and to enhance emergency measures operations further, the City of Saint John has recently purchased and placed into service a field unit, an emergency measures instant command post that is fully equipped. The emergency measures operations centre and emergency measures incident command post were funded in part by the federal government through the Joint Emergency Preparedness Program.

In addition to the preparedness level mentioned, there exists a number of other emergency plans and contingencies with key stakeholders, and those are The Saint John Port Authority, the Saint John Regional Airport, the Irving oil refinery, the Point Lepreau Nuclear Generating Plant, and recently a dedicated city staff person has been assigned the responsibility of liaison in developing and updating emergency plans, contingencies with industry and other high-risk property owners or operators.

In partnership in entering into a municipal-provincial government agreement, five regional hazardous material response teams are being established to provide response to incidents involving hazardous materials province wide, and \$1 million for start-up equipment has been provided by the federal government. Saint John has been identified as one of those teams.

The Province of New Brunswick has approached the Saint John Fire Department to provide screening services for the entire province for all packages of a suspicious nature. The screening process will involve ruling out biological and biochemical substances, as well as radioactive materials.

In conclusion, the need for disaster preparation and plans for disaster response is greater today than at any time in history. The costs of all types of disasters are staggering in terms of death and human suffering, as well as dollars. With adequate preparation and timely response, the monetary costs of disasters could greatly be reduced. The savings in human lives that could result is another strong motivation for concerted community efforts in disaster planning.

Greater demands and expectations are being placed on first responders in these most difficult times. The real issue is that the sustainability of resources to meet those demands and expectations are coming into question. Shifts in priorities are moving away from protective services and placing greater emphasis on other important issues, such as transportation, streets, roads, water and sewage. Many municipalities are

Saint John possède un centre des mesures d'urgence doté de systèmes de communications, de radio, de téléphone et d'informatique à la fine pointe. Des postes de travail sont mis à la disposition immédiate des principaux intervenants et les rôles sont bien définis.

Le Collège de la protection civile du Canada dispense une formation afin de réduire la confusion et de s'assurer que chaque personne affectée au centre connaît bien son rôle, ses fonctions et ses responsabilités. Un centre complémentaire se trouve dans une autre partie de la ville, dans un immeuble distinct et il pourra être utilisé si la situation l'exige.

Pour accroître l'efficacité des mesures d'urgence, la Ville de Saint John vient de faire l'acquisition d'une unité mobile de commandement des mesures d'urgence entièrement équipée. Le centre d'opération et le poste de commandement des mesures d'urgence sont en partie financés par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme conjoint de planification d'urgence.

En plus de la préparation que j'ai mentionnée, d'autres plans d'urgence ont été établis avec des intervenants clés: l'administration du port de Saint John, l'aéroport régional de Saint John, la raffinerie de pétrole Irving et la centrale nucléaire de Point Lepreau. Un membre du personnel vient de se voir confier la responsabilité d'assurer la liaison avec l'industrie et d'autres propriétaires ou exploitants d'édifices à risque élevé et de les aider à établir et à mettre à jour leurs plans d'urgence.

Dans le cadre d'une entente et d'un partenariat entre le gouvernement provincial et les municipalités, on est en train de mettre sur pied cinq équipes d'intervention régionales qui seront déployées en cas d'accident mettant en cause des matières dangereuses à l'échelle de la province. Le gouvernement fédéral a fourni un million de dollars pour l'acquisition de l'équipement de démarrage. Saint John disposera d'une de ces équipes.

La province du Nouveau-Brunswick a demandé au Service des incendies de Saint John de fournir des services d'analyse préalable de colis suspects à l'échelle de la province. L'analyse préalable porte notamment sur les substances biologiques et biochimiques ainsi que les matières radioactives.

De nos jours, le besoin de se préparer et d'établir des plans d'intervention en cas de catastrophe se fait davantage sentir que par le passé. Les coûts liés à tous les types de catastrophes sont de plus en plus élevés, qu'ils s'expriment en pertes de vie, en souffrances ou en dollars. Il est possible de réduire considérablement le coût pécuniaire d'une catastrophe grâce à une préparation adéquate et à une intervention rapide. Les vies humaines que ces mesures pourraient épargner sont une autre raison importante qui devrait inciter les collectivités à joindre leurs efforts dans la planification des mesures d'urgence.

Durant une situation d'urgence, les attentes et les demandes à l'égard des premiers intervenants sont plus élevées qu'en temps normal. Le principal problème est de s'assurer que les ressources requises pour répondre à ces demandes et à ces attentes seront suffisantes. Les municipalités ne misent plus seulement sur les services de protection mais sur d'autres services essentiels comme le transport, le réseau routier, l'approvisionnement en eau et le

carrying heavy financial burdens with dwindling populations to support the tax base due to the exodus of people to the suburbs. Infrastructures are breaking down. Environmental requirements and controls are more stringent for any municipal government with inherent responsibilities to take greater measures at greater costs.

Unfortunately, choices must be made, and in recent years those choices have, in some cases, resulted in less monies being spent on protective services, leaving fewer resources available to respond to major emergency, disastrous incidents.

This recent shift in priorities by municipal governments is quite similar to that of the federal government, which has downgraded, restructured and in fact weakened this country's military force until it has been described by many as only having peacekeeping capabilities.

As the municipal infrastructures have been weakened to a state of disrepair, it appears that the infrastructure for first responder capability is now being weakened to a level that expectations cannot and will not be met.

The questions that needs to be asked are: Who will respond and with what resources when the need arises? What state of readiness is this country really in to respond to major emergencies and to those incidences classified as disasters?

It is recommended that the Standing Senate Committee on National Security and Defence recommend to the federal government that, first, the federal government recognize the financial burden that many municipalities experience and commit to providing a higher funding level to a long-term infrastructure program for municipalities, thus lessening the financial burden on municipalities and freeing up municipal funding to support essential protective services.

Second, it is recommended that the federal government recognizes the need for emergency preparedness and commit to provide adequate funding directly to municipalities to support first responder programs and initiatives, such as equipment purchase, replacement, training and program development.

Third, it is also recommended that the federal government seriously consider any and all initiatives and enter into partnerships with the other two levels of government that would simulate, revitalize and bring economic growth to the urban centres.

Mr. David Blackmore, Director of Building and Property, Emergency Operations Centre Manager, City of St. John's: On behalf of the City of St. John's I should like to express our appreciation for this opportunity to appear before this committee to discuss issues of common concern.

The City of St. John's has adopted the principle of emergency response management and has established a working emergency preparedness plan. Our plan identifies the roles and

système d'égout. De nombreuses municipalités ploient sous un énorme fardeau financier au moment même où leurs recettes fiscales diminuent en raison de l'exode des contribuables vers les banlieues. Les infrastructures se détériorent. Les exigences rigoureuses en matière de protection de l'environnement obligent les municipalités à accroître à grands frais les mesures de protection.

Malheureusement, elles doivent faire des choix. Depuis quelques années, certains de ces choix ont grugé le budget consacré aux services de protection. Les ressources disponibles en cas de situation d'urgence ou de catastrophe sont donc réduites.

Le récent changement de cap des municipalités en ce qui concerne leurs priorités fait écho à celui effectué par le gouvernement fédéral qui a réduit ses effectifs et procédé à une restructuration. En réalité, ces mesures ont affaibli les forces militaires de notre pays dont le rôle se limite maintenant au maintien de la paix.

Après la détérioration lamentable des infrastructures municipales, il semble qu'on assiste maintenant à un affaiblissement de la capacité des premiers intervenants à un point tel qu'on ne peut même plus répondre aux attentes.

Il faut maintenant se poser les questions suivantes: en cas d'urgence, qui interviendra et avec quelles ressources? Le pays est-il bien préparé à intervenir en cas de situation d'urgence ou de catastrophe majeure?

Nous demandons au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense de faire les recommandations suivantes au gouvernement fédéral: premièrement, que le gouvernement fédéral reconnaisse le fardeau financier qui pèse sur de nombreuses municipalités et s'engage à accroître le financement d'un programme municipal d'infrastructure à long terme, ce qui réduira leur fardeau financier et leur permettra de dégager des fonds pour les services essentiels de protection.

Deuxièmement, que le gouvernement fédéral reconnaisse la nécessité de mettre en place des mesures d'urgence et s'engage à fournir directement aux municipalités les fonds requis pour la mise en place de programmes et de mesures d'intervention d'urgence, notamment pour l'achat ou le remplacement d'équipement, la formation et l'élaboration de programmes.

Troisièmement, que le gouvernement fédéral envisage de prendre des initiatives et de former des partenariats avec les deux autres ordres de gouvernement dans le but de stimuler la croissance économique dans les centres urbains.

M. David Blackmore, directeur de la gestion des immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de St. John's: Au nom de la ville de St. John's, permettez-moi de vous remercier de me donner l'occasion d'aborder avec vous des sujets d'intérêt mutuel.

Ayant souscrit au principe de la gestion des mesures d'urgence, la Ville de St. John's a établi son propre plan de mesures d'urgence. Notre plan définit d'une manière claire et concise les

responsibilities for the various response agencies in a clear and concise manner, and relies on its agency members' cooperation and teamwork.

In terms of first response capacity, the City of St. John's has the capacity to deal with a wide variety of emergencies, including natural occurrences and/or man-made emergencies resulting from the operation or use of physical infrastructure.

The City of St. John's is the capital city of the Province of Newfoundland and we provide services beyond our geographic boundaries.

The city departments with first responsibilities include our Public Works department; our Engineering department, which includes water and sewer services; our Fire and Emergency Protection Services, including hazardous materials response, search and rescue, emergency and medical assistance, and high angle rescue; our Department of Building and Regulatory Inspection and Enforcement; our Information Services department, including GIS and GPS information management; and our Department of Human Resources.

Unlike some municipalities of similar size and diversity, the City of St. John's does not have direct control over policing. The Royal Newfoundland Constabulary, a provincial body, is however a participating member of the city's emergency preparedness plan. Similarly, additional agencies also sit as members on the city's emergency operational control group within the city's emergency operation centre. These agencies include Human Resources and Employment for the Province of Newfoundland, Health Care Corporation for the Province of Newfoundland and Labrador, and Health and Community Services for the Province of Newfoundland and Labrador.

In addition to these regular standing members that form a part of the city's plan, the City of St. John's has also established close contact with numerous volunteer agencies, private sector businesses, provincial and federal departments, including the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, and emergency measures organizations for the Province of Newfoundland.

The City of St. John's and its agency partners subscribe to an established tri-level protocol of the municipal, provincial and federal responsibility, and for the most part this protocol has worked well. The City of St. John's considers itself reasonably well trained and equipped to respond to most emergencies that would be considered likely response emergencies. By this I mean emergencies that may include weather-related emergencies, including floods, snow and ice storms of moderate to large intensity; localized hazardous material emergencies; structure fires and other related emergency medical services; and also limited aircraft emergencies. We are one of the first responders to the City of St. John's International Airport. In other words, I am referring

rôles et les responsabilités des divers organismes d'intervention et il mise sur leur coopération et le travail d'équipe de leurs membres.

En ce qui concerne sa capacité de première intervention, la Ville de St. John's est en mesure de faire face à une diversité de situations d'urgence, notamment des catastrophes d'origine naturelle ou humaine dues au fonctionnement ou à l'utilisation d'une infrastructure.

St. John's est la capitale de la province de Terre-Neuve-et-Labrador et assure des services au-delà de ses limites géographiques.

Les responsabilités de première intervention incombent aux services municipaux suivants: Les travaux publics, les services d'ingénierie, notamment les services d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées, les services de protection d'urgence et de protection des incendies, notamment les services d'intervention en cas d'accidents mettant en cause des matières dangereuses, de recherche et de sauvetage, d'assistance médicale d'urgence et de sauvetage en hauteur, le service d'inspection des édifices et d'application des règlements, les services d'information, notamment la gestion du SIG et du GPS ainsi que les ressources humaines.

Contrairement à certaines municipalités d'une taille et d'une diversité similaires, St. John's n'exerce pas de contrôle direct sur les services de police. La Royal Newfoundland Constabulary, un organisme provincial, participe cependant activement à la mise en place du plan de mesures d'urgence de la municipalité. Les organismes suivants sont également représentés au sein du groupe de contrôle du Centre des opérations d'urgence de la ville: Le service des ressources humaines et de l'emploi de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, la Corporation des soins de santé de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, les Services communautaires et de santé de la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

En plus de ces membres permanents intégrés au plan de la ville, St. John's est en relation avec des organisations bénévoles, des entreprises du secteur privé, des ministères provinciaux et fédéraux, notamment le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile et l'Organisation des mesures d'urgence pour Terre-Neuve-et-Labrador.

La Ville de St. John's et ses partenaires appuient le protocole tripartite de partage des responsabilités entre les paliers fédéral, provincial et municipal. Jusqu'à maintenant cette entente a donné de bons résultats. La Ville de St. John's se considère raisonnablement bien formée et équipée pour intervenir dans des situations d'urgence comme les suivantes: Les situations d'urgence dues aux conditions météorologiques, y compris les inondations, les tempêtes de neige et de verglas d'une intensité modérée à élevée, les situations d'urgence causées par des matières dangereuses, les incendies de bâtiments ou autres situations d'urgence connexes nécessitant des services médicaux d'urgence, les situations d'urgence mettant en cause des avions, quoique

to most emergencies that one would expect a major municipality would encounter and have the ability to deal with in the normal course of business.

I say reasonably well trained and equipped recognizing the need for improvement in the areas of communication, sustainable training and on-site decontamination for hazardous materials.

With respect to a major emergency situation that might be deemed a disaster, or a type that is so widespread or diverse that the city's resources would be exhausted, the City of St. John's, in keeping with the established protocol, would request and expect the assistance of the Province of Newfoundland. In turn, if such assistance were also insufficient to deal with the situation at hand, it would be expected that federal assistance upon the request of the province would be provided.

I should note that, to date, all our emergency response exercises have been structured around likely scenarios. An emergency scenario of a disaster magnitude has not been developed or tested to date, although we are in the process of developing an exercise for later this year, which will involve federal response, as well as provincial and municipal response.

The events of September 11 provided a real-life exercise involving all three levels of government and tested the abilities of our agency partners. The event provided a real-life test of our emergency shelter and accommodations ability on a large scale and highlighted the need for clear and concise communications. We are extremely fortunate in that we did not have to deal with the issues of loss of life or serious injury or loss of infrastructure during this event, as these certainly would have changed the dimension of the response dramatically.

The City of St. John's is fortunate in that lines of communication on an informal basis are well established within the response community at all levels. Municipal, provincial and federal counterparts communicate regularly on a first-name basis, and there is an inherent understanding that assistance will be provided when required.

There are, however, areas that still require improvement. These include direct liaison on a formal basis between the municipality and the federal government on those issues which may involve federal jurisdiction or national security which present a potential threat to the community; a greater understanding and written protocol for first responders to emergencies beyond the capability or responsibility of the municipality, that is, acts of terrorism; standardized training and physical resource management; and critical infrastructure assessment.

There have been informal discussions on these matters. However, from a municipal perspective, there needs to be a formal process driven by the appropriate federal department. It is my understanding that OCIEP will be initiating discussion on critical infrastructure assessment in the near future.

notre intervention est limitée. Nous sommes les premiers intervenants à l'aéroport international de St. John's. Autrement dit, la plupart des situations d'urgence que toute grande ville peut s'attendre de vivre et auxquelles elle doit faire face dans l'exercice normal de ses activités.

Bien qu'elle soit raisonnablement bien préparée et équipée, la ville doit s'améliorer dans les domaines suivants: les communications, la formation continue et la décontamination sur le terrain.

Si elle devait faire face à une situation d'urgence qui risque de tourner à la catastrophe ou à un problème d'une ampleur telle que ses ressources ne suffisaient plus, la Ville de St. John's se conformerait au protocole établi et demanderait l'aide de la province de Terre-Neuve. Si cette aide ne suffisait pas à maîtriser la situation, elle s'attendrait à ce que la province de Terre-Neuve sollicite l'aide du gouvernement fédéral.

Je dois signaler que jusqu'à maintenant, tous nos exercices d'intervention d'urgence ont été articulés autour de scénarios. Nous n'avons toutefois jamais utilisé de scénarios de l'ampleur d'une catastrophe. Par ailleurs, nous sommes en train de concevoir un exercice qui nécessitera une intervention conjointe du gouvernement fédéral et de la municipalité.

La tragédie du 11 septembre a donné l'occasion aux trois paliers de gouvernement de vérifier les compétences de nos partenaires. Nous avons mis en pratique nos capacités d'accueil et d'hébergement à grande échelle. Ces événements ont mis en évidence la nécessité de communiquer d'une manière concise et claire. Nous avons été extrêmement chanceux de ne pas avoir eu à déplorer de pertes de vie ou d'infrastructure durant cette stratégie, car cela aurait complètement changé la nature de notre intervention.

La Ville de St. John's a la chance de pouvoir compter sur l'existence de canaux de communication informels efficaces entre les intervenants de tous les niveaux. Les intervenants municipaux, provinciaux et fédéraux se connaissent bien et communiquent souvent entre eux. Ils savent pertinemment qu'ils peuvent compter sur leur aide mutuelle en cas de besoin.

Certaines améliorations sont toutefois nécessaires. En effet, il nous faut établir un lien officiel direct entre la municipalité et le gouvernement fédéral pour discuter des problèmes de compétences fédérales et ou de sécurité publique susceptibles de présenter une menace potentielle ou un risque pour la population. Nous devons aussi établir un protocole clair et officiel concernant les premiers intervenants dans une situation d'urgence qui dépasse la capacité ou la responsabilité de la municipalité, par exemple un acte de terrorisme, normaliser la formation et la gestion des ressources matérielles et évaluer l'infrastructure essentielle.

Ces questions ont déjà fait l'objet de discussions informelles, mais la municipalité est d'avis que des discussions officielles doivent avoir lieu sous la gouverne du ministère fédéral concerné. Je crois savoir que le BPIEPC amorcera des discussions sur le dernier point.

Before closing, I should like to express the gratitude of the City of St. John's for the financial assistance provided to the various agency members under the federal JEPP program, as well as the financial assistance provided to the citizens of St. John's under the joint federal-provincial disaster relief program in response to the damages incurred from Hurricane Gabriel. Once again, I thank you for this opportunity, and I turn the floor over to you for questions.

The Chairman: Senator Forrestall just reminded me that when we were in Washington, we heard officials comment on the warm reception Americans received on September 11 in Gander, and about the appreciation they had for the help given by officials in Newfoundland generally in terms of making the 30,000 instant visitors comfortable.

Senator Day: Chief Tait and Mr. Blackmore, thank you very much for coming and for helping to illustrate to my colleagues on the panel and to those watching at home that there is a St. John's and there is a Saint John. We purposefully had the two of you together so everybody could see that. You are not from the same town.

The Chairman: I thought I would confuse things.

Senator Day: Chief Tait, in Saturday's newspaper in Saint John, there was an article showing first responders handling some potentially hazardous material in an unknown package. They were dressed in protective suits. Real-life stories seem to help a lot in understanding how this process takes place. I understand this was a real or actual potential emergency situation. I will circulate the article, which I have in my office, to my colleagues.

Could you explain what happened? Who took charge of the situation, and who were these responders?

Mr. Tait: It was an anthrax scare in one of the commercial properties in the city. It was a white powdery substance. The Saint John Fire Department was dispatched with their hazardous materials response team. Upon arrival, they evaluated and assessed the situation. They had to treat it like the worst-case scenario, as if it were anthrax. They are very well trained to handle that. "They are now," I should say. They were not always so well trained. When that scare first came out, we had a difficult time getting information from anyone about decontamination procedures and how to handle the substance. We are very well versed on it now and have standard operating procedures to deal with it.

The team, under the direction of the instant commander, the District Chief, suited up with hazardous material response suits and full equipment. They went in, packaged the substance, and removed it from the site. They decontaminated everyone who had been exposed to it.

En terminant, j'aimerais exprimer la gratitude de la Ville de St. John's pour l'aide financière fournie par les divers membres de l'Agence dans le cadre du Programme conjoint de planification d'urgence ainsi que pour les fonds octroyés aux citoyens de St. John's dans le cadre du Programme fédéral-provincial de secours en cas de catastrophe pour compenser les dommages causés par l'ouragan Gabriel. En vous remerciant encore une fois, je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le président: Le sénateur Forrestall vient de me rappeler que lorsque nous étions à Washington, des représentants américains nous ont parlé du chaleureux accueil que les Américains ont reçu le 11 septembre à Gander, et ils nous ont exprimé leur reconnaissance envers les autorités de Terre-Neuve d'une manière générale pour avoir rendu le séjour de 30 000 invités imprévus agréable.

Le sénateur Day: Messieurs Tait et Blackmore, je vous remercie beaucoup d'être venus et de nous aider à rappeler à mes collègues autour de la table et aux téléspectateurs à la maison que St. John's et Saint John sont deux villes distinctes. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous vous avons convoqués ensemble pour que tout le monde puisse le voir. Vous n'êtes pas de la même ville.

Le président: Et moi qui pensais semer la confusion!

Le sénateur Day: Monsieur Tait, dans l'édition de samedi du quotidien de Saint John, il y avait une photo de premiers intervenants manipulant une substance potentiellement dangereuse qui se trouvait dans un colis suspect. Ils portaient des combinaisons de protection. Des épisodes réels semblent nous aider beaucoup à comprendre comment se déroule une intervention. Je crois savoir que dans ce cas-ci, il s'agissait d'une situation d'urgence réelle ou potentielle. J'ai laissé l'article dans mon bureau, mais je vais en faire des copies et de les faire circuler à mes collègues.

Pourriez-vous nous expliquer ce qui s'est passé? Qui a pris la situation en main, et qui étaient les intervenants?

M. Tait: C'était une alerte à l'anthrax dans un établissement commercial de la ville. C'était de la poudre blanche. Le Service des incendies de Saint John a alors déployé son équipe d'intervention en présence de matières dangereuses. À son arrivée, l'équipe a évalué la situation. L'équipe devait envisager le pire des scénarios, comme s'il s'agissait de l'anthrax. L'équipe a été très bien formée en prévision de ce genre d'éventualité. Je devrais plutôt dire que l'équipe «est désormais bien formée», ce qui n'a pas toujours été le cas. Quand l'alerte a été donnée, au début, nous avons eu de la difficulté à obtenir des informations sur les procédures de décontamination à suivre pour manipuler des substances dangereuses. Maintenant, nous connaissons très bien les procédures à suivre, même que nous les avons normalisées.

Les membres de l'équipe, sous le commandement du chef immédiat, c'est-à-dire le chef de district, ont mis leurs combinaisons de protection contre les matières dangereuses et pris l'équipement nécessaire. Ils sont donc allés sur les lieux, ont emballé la substance puis ils sont repartis. Ils ont dû décontaminer tous ceux qui ont été exposés à la substance.

It turned out that it was not anthrax or any other hazardous material, but it was similar to those scares we had in the last year, after September 11 related to white powder. Of course, everyone was very suspicious about what this white powder was, and we had to go and mitigate the scene.

Senator Day: It is reassuring to the citizens of the City of Saint John and the surrounding area that you do have the team well trained to handle this. To whom would the call come — the police department or the fire department? Who takes charge, and what role does each play? How do you know what to do?

Mr. Tait: The call would go to the public safety communications centre. On those types of calls, they have a procedure that they follow step by step as to who should be dispatched. The police would be in charge, because it is treated as if it is a crime, but they are not trained to deal with packaging or removal. That is where the fire department hazardous material response team comes into effect and mitigates the scene. The police are ultimately responsible because it is treated as a crime scene.

Senator Day: Was the emergency communications office triggered in this instance? Was there someone in charge in the operations room who decided what was to be done?

Mr. Tait: They received a call from the manager of the building. They identified the substance. Based on their analysis, they go through a step-by-step procedure. They felt it was necessary to dispatch police and the hazardous material response team at the same time.

Senator Day: Would the police have the same training as firefighters to deal with a hazardous material or an unknown package?

Mr. Tait: No, they do not. They depend on the fire service to deal with those types of situations.

Senator Day: Do all of your firefighters have this training, or do you have a special group who are trained to handle this?

Mr. Tait: We have approximately 50 people trained to the technician level. Everyone is trained to the first responder level, where they read placards and do identification, but as far as suiting up and dealing with the hazardous substances, we have about 50 technicians altogether.

Senator Day: You mentioned in your brief that you have a nuclear plant and natural gas facilities as well as a shipyard and harbour in Saint John. There is the potential for liquefied natural gas. There is a lot of industrial activity, including the oil refinery. Do you have teams of people within the public service, for instance, the Department of Public Works in Saint John, who

Il s'est révélé par la suite que ce n'était pas de l'anthrax, ni une autre matière dangereuse, mais cet épisode rappelait les alertes à la poudre blanche que nous avons connues l'année dernière, après le 11 septembre. Bien entendu, tout le monde trouvait que cette poudre blanche était très suspecte, et nous avons dû nous rendre sur les lieux pour vérifier.

Le sénateur Day: Ça doit être rassurant pour les habitants de Saint John et des localités avoisinantes de savoir qu'elles peuvent compter sur une équipe bien formée. Qui a reçu l'appel? Était-ce le service de police ou le service d'incendie? Qui prend les choses en main et quel est le rôle de chacun? Comment savez-vous ce que vous devez faire?

M. Tait: L'appel est acheminé au centre de communications de la Division de la sécurité publique. Quand le centre reçoit un appel de ce genre, on doit suivre une procédure détaillée pour déterminer qui doit être déployé sur les lieux. C'est la police qui prend les choses en main, car on traite l'incident comme s'il s'agissait d'un crime, sauf que les agents de police ne sont pas formés pour emballer des substances dangereuses ou déplacer des colis. C'est là qu'intervient l'équipe d'intervention en présence de matières dangereuses du service d'incendie pour atténuer les dangers. Cela dit, c'est la police qui en a la responsabilité ultime, puisqu'on traite la scène comme étant une scène de crime.

Le sénateur Day: Est-ce que le bureau des communications d'urgence a été prévenu dans ce cas-là? Est-ce qu'il y avait quelqu'un dans le centre des opérations qui a décidé qu'il fallait prévenir le bureau des communications d'urgence?

M. Tait: Le bureau a reçu un appel du gérant de l'immeuble. Une fois la substance repérée, après analyse, on suit une procédure détaillée. On a alors jugé nécessaire de déployer la police et l'équipe d'intervention en présence de matières dangereuses en même temps.

Le sénateur Day: Les agents de police et les pompiers suivent-ils la même formation pour ce qui est de la manière de traiter les matières dangereuses ou des colis suspects?

M. Tait: Non, la police s'en remet au service d'incendie pour ce genre de situation.

Le sénateur Day: Tous vos pompiers ont-ils suivi cette formation ou est-ce que seul un groupe spécial l'a suivi?

M. Tait: Nous avons à peu près une cinquantaine de pompiers qui ont suivi la formation au niveau de technicien. Tout le monde suit la formation au niveau de premier intervenant où l'on apprend à lire les plaques étiquettes de danger et à faire de l'identification, mais pour ce qui est de porter une combinaison de protection et de manipuler des substances dangereuses, nous avons une cinquantaine de techniciens qui le font.

Le sénateur Day: Vous avez mentionné dans votre déclaration que la ville de Saint John compte une centrale nucléaire, une installation de traitement du gaz naturel, un chantier naval et un port. Il y a le risque du gaz naturel liquéfié. Il y a aussi beaucoup d'activités industrielles, y compris le raffinage du pétrole. Est-ce que vous avez des équipes au sein de la fonction publique, par

work with these large industrial operations, or are you expected to handle all of this yourself?

Mr. Tait: Some of these industrial companies do have onsite fire brigades, and we do train with them. At the Point Lepreau nuclear generating installation, they have very good training props, and we use those all the time. We train with their people as well.

Senator Day: You are aware of all the resources that are available.

Mr. Tait: Yes.

Senator Day: Are they all coordinated from one command centre?

Mr. Tait: Yes.

Senator Day: You highlight in your report the financial pressure on the municipalities. The money does not filter down to the municipality. In many municipalities, including the City of Saint John, we have seen the mayor and councillors making decisions to maintain their numbers of firefighters and police, let alone considering the prospect of improving and increasing those personnel to meet the new risks and the increased hazards.

You make three recommendations. Could you tell me first, in terms of the funding, what role does the province play in backing up your emergency response training and equipment to help cover a region?

Mr. Tait: Any money that has been made available would be made available through the JEPP program. You have to apply to the province. If they agree with the project, they will forward it to the federal government with their recommendations. Saint John has received some money from the provincial environmental trust fund for a decontamination trailer and for some training. However, most of the support has been federal money and it is based on the recommendation of the province. I do not have the current numbers, but the JEPP money was around \$6 million for years. I think the Province of New Brunswick would get around \$350,000. Sometimes the provinces have their own projects. It could be a communications system. They would use the money for that. Nothing would be left for the municipality, because it would not be a lot of money to start with.

Last year, the federal government made a fair amount of money available in another fund — I believe it was around \$7 billion — for public safety, with \$500 million going to first responder training and equipment replacement. The province got about \$1 million, with which they bought a fair amount of equipment to set up the five regional hazardous response teams they want province-wide.

exemple au sein du département des Travaux publics de Saint John, qui travaillent de concert avec ces grosses industries ou est-ce que vous êtes censés tout faire seuls?

M. Tait: Quelques-unes de ces grandes entreprises industrielles ont leurs propres services d'incendie, mais c'est nous qui formons les pompiers. À la centrale nucléaire de Point Lepreau, par exemple, il y a de très bonnes installations, et nous nous en servons tout le temps pour la formation. De plus, nous nous entraînons avec le personnel de la centrale.

Le sénateur Day: Vous savez quelles sont les ressources à votre disposition.

M. Tait: Oui.

Le sénateur Day: Sont-elles toutes coordonnées à partir d'un seul centre de commandement?

M. Tait: Oui.

Le sénateur Day: Dans votre rapport, vous parlez du fardeau s'exercent financier des municipalités, que les budgets ne parviennent pas toujours aux municipalités. Dans beaucoup de celles-ci, et notamment Saint John, le maire et ses conseillers municipaux ont dû décider de maintenir le nombre de leurs pompiers et policiers, et ils ont même envisagé d'en accroître l'effectif en vue de répondre aux nouveaux risques et dangers accrus.

Vous nous avez fait trois recommandations. En premier lieu, pour ce qui est du financement, pouvez-vous nous dire si la province joue un rôle et vous soutient financièrement dans votre formation pour les interventions en cas d'urgence et dans l'acquisition d'équipement pour vous aider à couvrir une région?

M. Tait: Les sommes disponibles le sont par le truchement du Programme conjoint de protection civile, et il nous faut en faire la demande à la province. Si la province souscrit au projet, elle le recommande au gouvernement fédéral. Le fonds en fiducie pour l'environnement de la province a subventionné la Ville de Saint John pour qu'elle se procure une remorque-citerne de décontamination et pour qu'elle offre une certaine formation. Toutefois, c'est surtout le gouvernement fédéral qui nous a donné des fonds, grâce à la recommandation que lui avait faite la province. Je n'ai pas les chiffres les plus récents, mais je sais que pendant des années les fonds du PCPC étaient d'environ 6 millions de dollars et que la province du Nouveau-Brunswick en recevait environ 350 000 \$. Il arrive que certains des projets émanent de la province elle-même, et qu'elle utilise les fonds reçus à cette fin — et je pense par exemple à un système de communication. Mais dans ce cas, il ne reste plus un sou aux municipalités, puisque la somme de départ n'est pas très élevée.

L'année dernière, le gouvernement fédéral a mis de côté dans un autre fonds une somme assez substantielle — je crois d'environ 7 milliards de dollars — pour la sécurité publique, dont 500 millions étaient réservés à la formation des premiers intervenants et au remplacement de l'équipement. Notre province a reçu environ 1 million de dollars de ce fonds, dont elle s'est servi pour acheter beaucoup d'équipement en vue de mettre sur pied les cinq équipes régionales d'intervention en cas de danger censées intervenir dans toute la province.

Senator Day: Is it your experience that municipalities have the funds to supplement the money coming from the federal government? If the federal program has a short-term life to give you equipment, from the point of view of training and continuing to repair that equipment, does the province or the municipality have the funds?

Mr. Tait: That is what I tried to point out in my brief. Since 1995, we have lost 42 firefighters just in the city of Saint John. The police lost similar numbers. This year, our department was cut by 25 people, which is significant. You would think the numbers would be going the other way, given the state the world is in today, and that you would be hiring more police officers and firefighters, but it is not.

The problem is related to the financial strain on our municipalities. We have water pipes in our streets that date back to the 1800s, which have to be replaced. We only treat about 50 per cent of the infrastructure outfall. The municipality, I suppose, is prepared to take the risk that nothing will happen, so they would not need first responders to the extent that they might, should some type of disaster or major emergency occur. There is not a lot of money for the municipality to support first responder programs to the level that they should be supported and sustained.

Senator Day: Mr. Blackmore, I would like to ask you about another actual event, and have you explain to the committee how the emergency preparedness protocol you have in place was triggered and how it responded. I am thinking of the situation my colleague Senator Kenny referred to in relation to September 11, with the diverted aircraft. A lot of aircraft landed in St. John's. Was your emergency preparedness program and plan triggered? Who took charge? Did you provide transportation? Was that all coordinated, or was that haphazard?

Mr. Blackmore: It was all coordinated.

I caught Mr. Tait's comments on the hazardous materials response. We have pretty well the same protocols in St. John's. The police treat it as a crime scene and we are the first responders for hazardous materials.

Going back to September 11, like everyone in the world, there was that initial shock when we heard about the World Trade Center. I was in a committee meeting at the time and someone interrupted to tell us what was going on. We placed a call to the airport right away, because it was an airline incident. Of course, there was the news media discussing the impact on the airlines and

Le sénateur Day: D'après votre expérience, les municipalités ont-elles les fonds nécessaires pour suppléer à tout ce que ne peut fournir l'argent du gouvernement fédéral? Si les programmes fédéraux censés vous fournir de l'équipement n'ont qu'une durée de vie limitée, et je pense ici à la formation nécessaire et aux réparations que nécessite l'équipement, la province ou la municipalité peuvent-elles alors intervenir?

M. Tait: C'est ce que j'ai essayé d'expliquer dans mon mémoire. Depuis 1995, on a retranché à l'effectif de la ville de Saint John 42 pompiers et à peu près autant de policiers. Cette année, mon service a perdu 25 personnes, ce qui est énorme. On aurait pu penser qu'il arriverait exactement le contraire, étant donné ce qui se passe dans le monde aujourd'hui, et que nous serions en train d'embaucher plus d'agents de police et plus de pompiers, mais ce n'est pas le cas.

Le problème vient du fait que nos municipalités subissent d'énormes pressions financières. Nous avons des conduites d'eau qui remontent aux années 1800 et qui doivent être remplacées, car nous ne traitons qu'environ 50 p. 100 de tout l'émissaire d'évacuation. Je suppose que la municipalité est prête à courir le risque que rien ne se produira, de sorte qu'elle n'aura pas besoin d'autant de premiers intervenants que s'il survenait une catastrophe ou une situation d'urgence d'envergure. La municipalité n'a pas beaucoup d'argent pour soutenir financièrement et maintenir un programme de premiers intervenants.

Le sénateur Day: Monsieur Blackmore, j'aimerais vous interroger au sujet d'un autre événement et vous demander d'expliquer au comité comment le protocole de capacité d'intervention en cas d'urgence qui existe chez vous a été déclenché et comment il a fonctionné. Je songe en effet à la situation qu'a mentionnée mon collègue, le sénateur Kenny, à la suite des événements du 11 septembre, c'est-à-dire à l'atterrissage à St. John's d'un grand nombre d'avions détournés. Votre programme et votre plan d'intervention en cas d'urgence ont-ils été déclenchés? Qui a pris les choses en main? Avez-vous fourni des moyens de transport? Tout cela s'est-il fait de façon coordonnée ou au petit bonheur?

M. Blackmore: Tout était coordonné.

J'ai entendu ce qu'a répondu M. Tait au sujet d'une intervention concernant des produits dangereux. À St. John's, nous avons à peu près le même protocole et la police traite l'événement comme s'il s'agissait d'un crime, ce qui fait que nous sommes les premiers intervenants en cas d'événements mettant en cause des produits dangereux.

Pour revenir au 11 septembre, comme tout le reste du monde, nous avons été d'abord sous le choc de ce que nous avons entendu au sujet du World Trade Centre. J'étais moi-même en séance de comité à ce moment-là et quelqu'un est venu interrompre la séance pour nous expliquer ce qui se passait. Nous avons appelé immédiatement l'aéroport, puisqu'il s'agissait d'un accident

the planes being grounded. We immediately placed a call to the St. John's International Airport. They were in the early stages of receiving the planes.

Our Chief Commissioner at the time put out the call to set up our emergency operations centre. We had all of our agency members and our own staff proceed to the emergency operations centre. I proceeded to the airport to get a first-hand view of what was happening and to try to get some grasp on what this meant to St. John's. I was not expecting what we were about to receive, of course. We basically followed protocol. We set up our emergency operations centre, our EOC.

The first requirements we looked at were transportation and accommodations. The Ministry of Human Resources and Employment with the Province of Newfoundland and Labrador looked after accommodations and registration, in conjunction with the Canadian Red Cross and the Salvation Army. They put their plan into place, which was their responsibility as part of our team. We looked after transportation ourselves, because we have control over the bus systems. We contacted the airport, of course. There was ongoing communication to let them know we had buses available.

For the first few hours, it was somewhat confusing. There were a lot of different federal players involved, because of the type of incident. There was a lot of on-again/off-again with respect to deplaning, due to security and customs issues.

For a number of hours, we were in a stall mode. Once it was determined that the passengers were able to come off the planes and start fanning out, we had buses available. Many of the accommodation needs had been addressed or identified by that time, as well as locations. We set up our new Mile One Stadium as a reception centre for all of the passengers. They were brought through and processed for registration. Then they were fanned out to the various areas they would be staying for probably the best part of the week. It worked reasonably well.

There were issues of communications. We did have a situation where we had the St. John's EOC as well as the province set up to deal with the rest of the province. We had similar situations in Gander, Stephenville and Goose Bay. In fact, they had more people than we did in much smaller communities.

At times, the lines of jurisdiction would cross. We had the province dealing with the same issues outside of St. John's and, at times, it would become confusing with respect to who was doing what. Those problems were quickly put to bed and we handled it fairly well.

d'avion. Bien sûr, les médias mentionnaient déjà les effets que cela pourrait avoir sur les compagnies aériennes et qu'il y aurait interdiction de vol. Nous avons donc immédiatement appelé l'aéroport international de St. John's où on commençait déjà à accueillir des aéronefs.

C'est notre commissaire en chef de l'époque qui a fait les appels nécessaires pour mettre sur pied notre centre des opérations d'urgence. Tous les membres de notre organisme et notre propre personnel se sont rendus au centre des opérations d'urgence. Moi-même, je me suis rendu à l'aéroport pour observer directement ce qui s'y passait et pour essayer d'établir ce que cela représenterait pour la ville. Bien sûr, je ne m'attendais jamais à ce que nous ayons à accueillir autant d'avions. Mais nous avons suivi tout bonnement le protocole et mis sur pied notre centre des opérations d'urgence.

Nos premiers besoins ont été en matière de transport et de logement. Le ministère des Ressources humaines et de l'Emploi de la province de Terre-Neuve-et-Labrador s'est occupé du logement et de l'inscription des passagers, de concert avec la Croix-Rouge canadienne et l'Armée du Salut. Ces trois intervenants ont établi leur propre plan, comme c'était leur responsabilité de le faire en tant que membres de notre équipe. Nous nous sommes occupés nous-mêmes du transport, puisque les réseaux d'autobus relèvent de nous. Nous étions évidemment en communication permanente avec l'aéroport pour faire savoir que nous avions des autobus à disposition.

La confusion régnait évidemment pendant les premières heures. Étant donné le type d'incident, nous avions affaire évidemment à beaucoup d'intervenants du gouvernement fédéral. C'est pourquoi il y a eu de nombreuses consignes contradictoires en matière de débarquement des passagers, pour des raisons de sécurité et de douanes.

Pendant plusieurs heures, nous étions en mode d'attente, mais une fois qu'il a été déterminé que les passagers pouvaient débarquer et qu'on pouvait les répartir ici et là, nous avons mis des autobus à leur disposition. À ce moment-là, on avait déjà une bien meilleure idée des besoins en fait de logement. Nous avons transformé notre nouveau stade, le Mile One Stadium, en centre d'accueil pour tous les passagers qui y étaient amenés pour que l'on procède à leur inscription. Ensuite, ils étaient transportés dans les divers endroits où ils devaient s'installer pour le reste de la semaine. Tout s'est passé relativement bien.

Nous avons eu des problèmes de communication. À un moment donné, le centre des opérations d'urgence de St. John's de même que la province s'occupaient tous deux en même temps du reste de la province. Le même problème s'est produit aussi à Gander, à Stephenville et à Goose Bay. D'ailleurs, ces plus petites localités avaient plus de gens à leur disposition que nous.

De temps à autre, il y a eu des chevauchements de compétences. Comme la province s'occupait des mêmes problèmes que nous mais à l'extérieur de St. John's, il arrivait parfois que l'on ne sache pas exactement qui faisait quoi. Mais ces problèmes ont été résolus rapidement et nous avons mené le tout assez rondement.

Senator Day: Was a mobile command centre in charge of communications in St. John's?

Mr. Blackmore: There were three mobile command centres. The fire department has a mobile command centre. The City of St. John's also has a mobile command centre, which was put together with the assistance of JEPP funding. As well, the Canadian Red Cross had a command centre. All of these command centres were initially dispatched to the airport. We were not sure what we were dealing with until we got out there. In the early stages, those command centres were used to assist communications.

As events unfolded, there was less need for the mobile command centres, because we were dealing with a location through which we could route all of our communications. The 911 communications are actually handled by the City of St. John's for fire department and police response, so it was under our control.

Senator Day: Did you at that time have any difficulty between the three command centres, in terms of who should take charge? If you did have some difficulties, which I would assume you would have with three command centres, what have you done to rectify that since then?

Mr. Blackmore: I would like to say that we have the problem solved, but we do not have it completely solved. Communications always seems to be a problem in any event. We do have protocol in place with respect to setting up emergency operation centres. At the airport, of course, they had their own emergency — I hate to use the term "operation centre," I think they are changing it now — to deal with on-board emergencies. When they fan out beyond that, it comes under the control of the City of St. John's.

Being federal property, unless we are asked to come in and assist, we do not have a role to play. Situations still exist where you will get cross-communication. As I alluded to in my opening statement, we really need to work on the issue of communications. We have the protocol but, in reality, there are still problems.

Senator Day: That leads to my final question. You use the term "inherent understanding." You say you have a protocol, and you have an inherent understanding of what someone else is going to do — in this instance, what the federal government or another level of government might do to help. Are you happy with that term? Is this a term that you hope to make a little bit more precise in the future?

Mr. Blackmore: We would like to make it much more precise. In a smaller community we all tend to know each other, and we know how to get the right person at the right time. If we cannot get that person, somebody else can get that person.

Senator Day: Somebody will know where he or she is.

Mr. Blackmore: Yes. We would like to make it more formal, more of a precise operation. We would like to have more direct communication at the federal level as well. We talk on a regular

Le sénateur Day: Y avait-il un centre de commandement mobile qui se chargeait des communications à St. John's?

M. Blackmore: Il y avait trois centres de commandement mobiles. Le service des incendies en avait un, de même que la Ville de St. John's, qui avait été mis sur pied avec des fonds du PCPC, et la Croix-Rouge canadienne. Au départ, ces trois centres de commandement ont été envoyés à l'aéroport, car nous ne savions pas exactement à quoi nous allions attendre. Au début, on a utilisé ces centres de commandement pour les communications.

Au fur et à mesure que les événements se déroulaient, nous avons eu de moins en moins besoin des centres de commandement mobiles, puisque nous pouvions acheminer toutes nos communications par un seul point. Comme les appels au service 911 pour les interventions des pompiers et des policiers relèvent de la ville de St. John's, c'est nous qui nous en occupons.

Le sénateur Day: À ce moment-là, était-il difficile de savoir qui des trois centres mobiles de commandement devait prendre les affaires en main? J'imagine que cela pouvait poser des difficultés, étant donné la coexistence de trois centres de commandement, qu'avez-vous fait pour régler la situation depuis?

M. Blackmore: J'aurais aimé pouvoir vous dire que le problème est aujourd'hui résolu, mais ce n'est pas tout à fait le cas. Quel que soit l'événement, il semble toujours y avoir des problèmes de communication. Il existe un protocole en ce qui concerne la mise sur pied de centres d'opérations d'urgence. L'aéroport a son propre centre des opérations d'urgence — même si je n'aime pas l'expression, et d'ailleurs on est en train de la changer — qui s'occupe des urgences à bord des aéronefs. Mais lorsque l'urgence dépasse les limites de l'aéroport, c'est la Ville de St. John's qui prend l'affaire en main.

Comme l'aéroport est un bien fédéral, nous n'avons aucun rôle à jouer, à moins qu'on demande expressément notre intervention. Mais il arrive encore que les communications s'entrecroisent. Comme j'y ai fait allusion dans mes remarques liminaires, nous devons vraiment régler les problèmes de communication qui persistent, malgré l'existence d'un protocole.

Le sénateur Day: Cela m'amène à ma dernière question. Dans votre exposé, vous avez dit que même si vous aviez un protocole, les principaux intéressés «savent pertinemment» ce que font les autres paliers d'intervention, et dans ce cas-ci, il s'agit du gouvernement fédéral ou d'un autre palier gouvernemental. Qu'entendez-vous vraiment par «savoir pertinemment»? Est-ce quelque chose que vous aimeriez préciser à l'avenir?

M. Blackmore: Nous aimerions en effet pouvoir être beaucoup plus précis. Dans une petite localité comme la nôtre, nous nous connaissons tous et nous savons comment joindre la bonne personne au moment opportun. Et même si nous ne pouvons joindre cette personne, quelqu'un d'autre le fera.

Le sénateur Day: Quelqu'un saura où la joindre.

M. Blackmore: En effet. Nous voudrions bien que cette façon de faire soit plus officielle et suive des règles plus précises. Nous préférierions aussi avoir des communications plus directes avec le

basis, but there is certainly a need to have more direct communication. We need a municipal person sitting on the province's team and vice versa. We do get together on various issues, and quite often on issues of funding, but we need to have a formal committee set up.

Senator Day: Is the reason that you have not achieved that yet a factor of time — just not having the time to do it — or is it a factor of money and resources?

Mr. Blackmore: It is a matter of resources. At the municipal level, we do not have a dedicated liaison officer. That is not a fulltime position. I am talking about all of our team members with the City of St. John's, not about other agency members who form part of our team. All of our positions are basically add-ons to our own positions. My position as EOC manager is in addition to my regular day job. That includes management of the plan. It is not a dedicated position for emergency response. It is difficult to be everywhere at once.

We have issues related to dealing with the federal departments. We have to channel our applications for funding or our requests through the province. It is the same situation as Chief Tait described.

Senator Day: We heard about that from other jurisdictions and other provinces.

Mr. Blackmore: Yes. There is another wrinkle in that. The province's Director of Emergency Measures Organization also has a dual role. His time is split. It is not a dedicated role. We would like to have more direct communication with the federal department on issues of common concern for the municipality, even if it is through informal discussions. OCIPEP deals with matters relating to national security and security clearances and so on and we do not know whether we can actually sit in on their committee meetings. That is something that they are trying to deal with as well. We have agreed to pursue that.

Senator Day: Have you had discussions with OCIPEP in that regard?

Mr. Blackmore: Yes, we have had informal discussions.

Senator Forrestall: May I move to a couple of areas not unrelated to what senators have been asking?

You may or may not be aware of the 1,500 medical caches that the federal authority has put in place around the country. Are you familiar with those?

Mr. Tait: Yes.

Mr. Blackmore: Somewhat, yes.

Senator Forrestall: Have you seen one of these caches?

fédéral. Nous communiquons avec le fédéral régulièrement, mais il faudrait certainement que la communication soit plus directe. Il faut qu'un représentant de la municipalité siège aux réunions de l'équipe de la province, et vice versa. Nous nous réunissons tous pour étudier diverses questions, et il arrive souvent que ce soit pour étudier le financement, mais il faudrait mettre sur pied un comité officiel.

Le sénateur Day: Si cela n'a pas encore été fait, est-ce par manque de temps — parce que vous n'avez pas eu le temps de le faire — ou est-ce par manque de ressources financières et humaines?

M. Blackmore: C'est par manque de ressources. À la municipalité, nous n'avons pas d'agent de liaison spécialisé dans cette tâche, car ce n'est pas un poste à temps plein. Et je parle ici de tous les membres de l'équipe de la Ville de St. John's, et non pas des autres membres d'organismes qui ne font pas partie de notre équipe. Toutes ces fonctions viennent finalement s'ajouter à celles de nos postes officiels. Mes fonctions de gestionnaire du Centre des opérations d'urgence viennent s'ajouter en effet à mes fonctions courantes quotidiennes. Et elles incluent la gestion du plan d'urgence, même s'il ne s'agit pas d'un poste réservé aux situations d'urgence. Mais c'est difficile d'être partout à la fois.

Nous avons également des problèmes dans nos contacts avec les ministères fédéraux. Nous devons faire passer nos demandes de financement ou nos autres demandes par la province, tout comme l'a expliqué M. Tait.

Le sénateur Day: C'est ce que nous ont expliqué aussi d'autres provinces et municipalités.

M. Blackmore: Oui. Mais il y a également autre chose qui chiffonne dans cette situation. Le directeur de l'Organisation des mesures d'urgence de la province doit jouer un double rôle et partager son temps entre deux fonctions. Il ne dirige pas l'organisation à temps plein. Nous aimerions avoir des communications plus directes avec les ministères fédéraux pour toutes les questions d'intérêt commun pour la municipalité, ne serait-ce que des discussions officieuses. En effet, le BPIEPC s'occupe des questions de sécurité nationale et d'attestations de sécurité, notamment, mais nous ne savons toujours pas si nous pouvons siéger aux séances de comité du bureau. Voilà un autre problème que nous voudrions résoudre, et c'est ce que nous avons décidé de faire.

Le sénateur Day: Avez-vous eu des discussions à ce sujet avec le BPIEPC?

M. Blackmore: Oui, de nature informelle.

Le sénateur Forrestall: Puis-je aborder certains aspects qui ne sont pas étrangers aux interrogations des sénateurs?

Vous savez peut-être qu'il existe quelque 1 500 caches médicales établies par l'autorité fédérale un peu partout au pays. Êtes-vous au courant?

M. Tait: Oui.

M. Blackmore: Jusqu'à un certain point, oui.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous déjà vu l'une de ces caches?

Mr. Blackmore: I have not, but representatives of our fire department have.

Senator Forrestall: Do you know what is in them?

Mr. Tait: No, I do not.

Senator Forrestall: Could I be so bold as to ask why?

Mr. Tait: Poor communications, I guess.

Senator Forrestall: It is not something that you are relying on 100 per cent to solve your problems, is it?

Mr. Tait: No.

The Chairman: As a footnote, do you know where they are in your areas?

Mr. Tait: No, I do not know.

The Chairman: If we asked you to go out and check one for us, could you do that?

Mr. Tait: No.

Mr. Blackmore: I could not, no.

The Chairman: Do people working for you know where they are?

Mr. Blackmore: Yes.

The Chairman: Could you check one for us and let us know what is in it?

Mr. Blackmore: I could certainly endeavour to do that on your behalf.

The Chairman: Mr. Tait, do you think someone in your organization knows?

Mr. Tait: I would think it is unlikely. It could be, but I am almost certain that no one knows.

The Chairman: Is it classified on the Rock?

Mr. Tait: It must be, because we do not know.

Senator Forrestall: With respect to your capacity to handle decontamination, how many people per hour could you decontaminate? If you do not know, that is fine.

Mr. Tait: It would be difficult. We are really just equipped to decontaminate first responders, not mass casualties.

Senator Forrestall: If something happened in the neighbourhood of 50 or 60 homes, or four or five small apartment buildings, could you cope with the civilian population who would be exposed?

Mr. Tait: No, we have a small trailer with three chambers. You walk through each chamber and leave. It is just for first responders. It is not geared up for mass casualties.

M. Blackmore: Non, mais certains représentants de nos services d'incendie en ont vu.

Le sénateur Forrestall: Savez-vous ce qu'elles contiennent?

M. Tait: Non.

Le sénateur Forrestall: Puis-je me permettre de vous demander pourquoi?

M. Tait: À cause de mauvaises communications, je suppose.

Le sénateur Forrestall: N'est-ce pas un aspect sur lequel vous comptez entièrement pour résoudre vos problèmes?

M. Tait: Non.

Le président: Finalement, savez-vous où elles sont dans vos secteurs?

M. Tait: Non.

Le président: Si nous vous demandions d'en vérifier une, seriez-vous en mesure de le faire?

M. Tait: Non.

M. Blackmore: Moi non plus.

Le président: Les personnes qui relèvent de vous connaissent-elles les emplacements?

M. Blackmore: Oui.

Le président: Pourriez-vous en vérifier une et nous informer du contenu?

M. Blackmore: Je pourrais certainement essayer de faire cela pour vous.

Le président: Monsieur Tait, croyez-vous que quelqu'un de votre organisation est au courant?

M. Tait: C'est peu probable. Ce peut être le cas, mais je suis pratiquement convaincu que personne n'est au courant.

Le président: S'agit-il de renseignements classifiés chez vous?

M. Tait: Sûrement, étant donné que nous ne le savons pas.

Le sénateur Forrestall: Pour ce qui est de la capacité de décontamination, combien de personnes pouvez-vous décontaminer à l'heure? Si vous ne le savez pas, dites-le tout simplement.

M. Tait: Ce serait difficile. En réalité, nous ne sommes équipés que pour décontaminer les premiers intervenants, et non pas un grand nombre de victimes.

Le sénateur Forrestall: Si un incident survenait au voisinage de 50 ou 60 maisons, ou encore de quatre ou cinq petits immeubles d'habitation, pourriez-vous vous occuper de la population civile qui serait exposée?

M. Tait: Non, nous disposons d'une petite remorque dotée de trois compartiments. Les personnes contaminées traversent chacun et sortent. Ce matériel est prévu par les premiers intervenants seulement, et non pas pour un grand nombre de victimes.

Senator Forrestall: Living in the proximity of a major oil refinery and a nuclear facility, do you feel that what you have is adequate?

Mr. Tait: No.

Mr. Blackmore: Our abilities are much the same. We are dealing with decontamination of our first response staff from our emergency fire services. We do not have provisions for mass casualties within our own resources. We would rely on the province or the federal departments to be able to deal with that situation.

Senator Forrestall: Can I come back to one of our members who is not with us this evening? Senator Banks of Alberta is attending the funeral of the former Lieutenant Governor of that province. If he were here, I know he would want to ask some detailed questions about communications. I will ask you both to respond.

Can your fire department talk to the city police and the RCMP? Can they talk to the people who handle ambulance services?

Mr. Tait: Saint John has a tri-level response, so interagency communications between fire, police and ambulance can occur.

Senator Forrestall: Does it have to come back to a dispatch centre?

Mr. Tait: No, we can go into one talk group to communicate.

The province, within the next two to three years, is supposed to spend about \$65 million on a trunked radio system provincially, which would be beneficial to police. They would be able to talk to police throughout the province through radio communications, which they cannot do now.

Senator Forrestall: Do you have a similar system?

Mr. Blackmore: At the moment in the Province of Newfoundland, the Royal Newfoundland Constabulary shares a common channel with the Royal Canadian Mounted Police. They have just upgraded their system. We have discussed having a common channel with the fire services but, unfortunately, that has not come to pass.

Certain members of the RNC carry radios so that they can speak to fire services personnel, but the fire department's personnel do not carry the same radios to enable them to communicate with the RNC or to the RCMP. We have no direct communications. We can use our 911 centre. If we are running an incident command centre or setting up our POC, we can run our communications through our communication centre in the emergency response centre. A member of the RNC and a member of the fire services sit in that room. However, for most emergencies that we deal with, we do not have an emergency

Le sénateur Forrestall: Puisque vous êtes à proximité d'une grande raffinerie de pétrole et d'une installation nucléaire, estimez-vous que vous disposez d'un matériel adéquat?

M. Tait: Non.

M. Blackmore: Nos capacités sont très semblables. Nous pouvons décontaminer les premiers intervenants. Nos ressources propres ne nous permettent pas de nous occuper d'un grand nombre de victimes. Nous compterions sur les ministères fédéraux ou la province pour composer avec ce genre de situation.

Le sénateur Forrestall: Puis-je me permettre d'intervenir au nom de l'un des nôtres qui ne peut être ici ce soir? En effet, le sénateur Banks, de l'Alberta, assiste aux funérailles de l'ancien lieutenant-gouverneur de cette province. S'il était présent, je sais qu'il voudrait poser certaines questions détaillées concernant les communications. Je vous demanderais à tous les deux de répondre.

Votre service des incendies est-il en mesure de communiquer avec la police municipale et la GRC? Les responsables sont-ils en mesure de communiquer avec ceux qui s'occupent des services ambulanciers?

M. Tait: Saint John est dotée d'un système d'intervention à trois paliers, de sorte que les services d'incendie, de police et d'ambulance peuvent communiquer entre eux.

Le sénateur Forrestall: Les communications doivent-elles passer par un centre de répartition?

M. Tait: Non, les divers intervenants peuvent communiquer ensemble directement.

Au cours des deux ou trois prochaines années, la province est censée dépenser environ 65 millions de dollars pour se doter d'un système radio à commutation automatique de canaux, qui serait avantageux pour les services policiers. Ainsi, les services policiers de l'ensemble de la province seraient en mesure de communiquer par radio, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Le sénateur Forrestall: Disposez-vous d'un système du même genre?

M. Blackmore: À l'heure actuelle, dans la province de Terre-Neuve, la Royal Newfoundland Constabulary partage un canal avec la Gendarmerie royale du Canada. Ils viennent juste de mettre à niveau leur système. Nous avons discuté en vue d'établir un canal commun avec les services d'incendie mais, malheureusement, cela ne s'est pas fait.

Certains membres de la RNC portent sur eux des appareils radio qui leur permettent de communiquer directement avec les services d'incendie, mais les pompiers n'ont pas les mêmes appareils qui leur permettraient de communiquer avec la RNC ou la GRC. Nous n'avons aucune communication directe. Nous pouvons utiliser notre centre d'appel 911. Si nous mettons sur pied un centre de commandement lors d'un incident ou si nous établissons notre point de contact, nous pouvons diriger nos communications en passant par notre centre de communication du centre d'intervention d'urgence. Il y a toujours dans cette salle

operation centre. We usually rely on the 911 centre to channel our communications.

We share our radios with some of the other agencies such as St. John Ambulance and the Red Cross, who both have communications centres. We have the ability to talk back and forth, but it is not a system in which you can broadcast to all the responders. From the municipality's perspective, we would like to pursue that possibility.

Senator Forrestall: Neither case is ideal, yet. There is much room for improvement.

Mr. Tait: Yes there is.

Mr. Blackmore: There is most definitely room for improvement.

Senator Forrestall: Mr. Tait, do you have the capacity to communicate with the military forces at Camp Gagetown?

Mr. Tait: No.

Senator Forrestall: Do you have contacts there?

Mr. Blackmore: Within our plan, we have contacts within National Defence. If we were in need of assistance, we would request the services through the province. We do have some direct communications through contacts.

Senator Forrestall: In these two areas, there is not much to suggest that you are as ready for a major disaster, natural or manmade, as you would want to be.

Mr. Tait: That is a fair statement for Saint John, New Brunswick. One of the biggest problems that we have is in-building penetration. The topography of the city is such that communication is difficult. There are many buildings from which you cannot communicate with the emergency responders, and the emergency responders inside the building cannot communicate with people outside the building.

Senator Forrestall: Is it because of the massive hills and valleys?

Mr. Tait: There are systems that cost a great deal of money that could work. However, we have many areas where firefighters with radios may be inside the building but cannot communicate with people outside the building. In-building penetration is a real problem for us.

Senator Forrestall: Measured against the national standards, you already have about 47 per cent effective response time. Does the inability to have effective communications frustrate you?

Mr. Tait: As Mr. Blackmore has already said, in any incident, the number-one problem is a lack of communications, whether it is radio or otherwise. Being a firefighter for a number of years, I can tell you that it is pretty scary being inside a burning building and unable to communicate to anyone outside. You are in there

un représentant de la RNC et un des pompiers. Cependant, pour la plupart des urgences auxquelles nous sommes confrontés, nous n'avons pas de centre des opérations d'urgence. Nous comptons habituellement sur le service 911 pour acheminer nos communications.

Nous partageons nos radios avec d'autres organisations comme l'Ambulance Saint-Jean et la Croix-Rouge, qui ont toutes les deux des centres de communication. Nous avons la capacité de recevoir et d'émettre, mais ce n'est pas un système permettant de rejoindre simultanément tous les intervenants. Du point de vue de la municipalité, nous aimerions bien avoir cette possibilité.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas idéal dans un cas comme dans l'autre. Il y a encore beaucoup de place pour l'amélioration.

M. Tait: Oui, absolument.

M. Blackmore: Il y a certainement place pour de l'amélioration.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Tait, avez-vous la capacité de communiquer avec les forces militaires de Gagetown?

M. Tait: Non.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous des contacts là-bas?

M. Blackmore: Dans notre plan, nous avons des contacts avec la Défense nationale. Si nous avons besoin d'aide, nous ferions appel à leur service en nous adressant à la province. Nous avons une communication directe en passant par des personnes-ressources.

Le sénateur Forrestall: Dans ces deux domaines, il n'apparaît pas tellement évident que vous êtes prêt à affronter une catastrophe d'envergure, qu'elle soit naturelle ou humaine, pas autant que vous voudriez l'être.

M. Tait: On peut en effet dire cela à propos de Saint John, au Nouveau-Brunswick. L'un de nos principaux problèmes, c'est la pénétration à l'intérieur des immeubles. La topographie de la ville est telle que la communication est difficile. Il y a beaucoup d'immeubles à partir desquels on ne peut pas communiquer avec les intervenants d'urgence, et ceux-ci, quand ils sont à l'intérieur de l'immeuble, ne peuvent pas communiquer avec l'extérieur.

Le sénateur Forrestall: Est-ce à cause des collines et des vallées?

M. Tait: Il y a des systèmes qui coûtent très cher et qui pourraient fonctionner. Cependant, dans beaucoup d'endroits, des pompiers à l'intérieur des immeubles ne pourraient pas communiquer par radio avec les gens à l'extérieur de l'immeuble. C'est un véritable problème pour nous.

Le sénateur Forrestall: D'après les normes nationales, vous en êtes déjà à environ 47 p. 100 en fait d'efficacité et de délai d'intervention. Est-ce que l'incapacité d'avoir des communications efficaces vous empêche de progresser davantage?

M. Tait: Comme M. Blackmore l'a déjà dit, dans tout incident, le problème numéro un est l'absence de communications, que ce soit par radio ou autrement. Je suis pompier depuis bon nombre d'années et je peux vous dire qu'il y a de quoi avoir peur quand on est à l'intérieur d'un immeuble en feu et que l'on est incapable de

all alone. If you run into problems, there is no way to communicate that. Our police officers have faced that kind of problem out on the street. Not too long ago, a police officer had to walk a fellow, who had had a shotgun, up to the next block to so that he could communicate the situation with the communication centre.

Communication for first responders is as essential as breathing equipment, guns or anything else. It is one of the most essential items we require.

Senator Forrestall: Mr. Blackmore, in the absence of you having an active, vigorous and robust military group, we would be glad to offer you the Halifax Rifles. We would be pleased to let you have them from time to time. All we need is your goodwill.

Mr. Blackmore: We would take them.

Senator Forrestall: Actually, I had them earmarked to do the coastal patrol in Nova Scotia. People think I am joking about this but I am serious. They could do Newfoundland as well.

Senator Smith: In bringing up a melancholy subject, namely, money, I will tread lightly. I remember going on a flight many years ago where I sat beside Tommy Douglas. If there were anyone who could be sympathetic to public spending, it would be Mr. Douglas. I remember him saying, "Whenever they say it is not really the money, you know it is the money."

When you are a legislator, you have many competing, worthy objectives for precious public dollars that are a finite amount, not an infinite amount. You cannot meet all of the objectives, not even within your jurisdiction. Whether we agree with it, our Constitution, written in 1867, states that municipalities are totally the creatures of the province. In recent years, there has been a growing appreciation of the fact that at the time the Constitution was written, we were about 80 per cent rural and 20 per cent urban, at best. Now, it is the reverse.

It may not reflect modern times but the federal government may say that there are some public policy reasons why we should get into this. A good example of that in recent years was urban transit. There has been some movement in that direction.

One of the credibility checks that you can use to determine how high a spending priority this is for the other levels of government is to propose that there be cost-sharing. We must separate the wheat from the chaff, so to speak to know what is to be paid for. We cannot pay for everything. The share need not match. The ratio could be 35/15, perhaps. However, a credibility check on where the money is spent is important. Is this the kind of thing that you have in mind?

communiquer avec l'extérieur. Vous êtes là, dans la fournaise, tout seul. Si vous avez des problèmes, il est impossible d'avertir qui que ce soit. Nos agents de police ont déjà éprouvé ce problème dans la rue. Il n'y a pas très longtemps, un agent de police a été obligé de marcher jusqu'à la rue suivante, accompagnant un type armé d'un fusil de chasse, avant de pouvoir communiquer et décrire la situation au centre de communications.

La communication, pour les premiers intervenants sur la scène d'une urgence, est aussi essentielle que le matériel respiratoire, les fusils ou quoi que ce soit. C'est l'un des articles les plus essentiels pour nous.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Blackmore, comme vous ne pouvez pas compter sur un groupe militaire actif, vigoureux et robuste, nous nous ferions un plaisir de vous offrir le Halifax Rifles. Nous nous ferions un plaisir de vous les prêter de temps à autre. Il vous suffirait de manifester votre bonne volonté.

M. Blackmore: Nous accepterions avec plaisir.

Le sénateur Forrestall: En fait, je l'avais réservé pour faire la patrouille côtière en Nouvelle-Écosse. Les gens pensent que je plaisante à ce sujet, mais je suis sérieux. Ce régiment pourrait se charger de Terre-Neuve également.

Le sénateur Smith: Comme je veux aborder un sujet mélancolique, nommément l'argent, je vais y aller doucement. Je me rappelle qu'il y a de nombreuses années, j'étais assis à côté de Tommy Douglas dans un avion. Si jamais quelqu'un a été favorable aux dépenses publiques, c'est bien M. Douglas. Je me rappelle l'avoir entendu dire: «Dès qu'on entend dire que le problème ne tient pas vraiment à l'argent, on sait que c'est une question d'argent.»

Un législateur est confronté à de nombreux objectifs valables et contradictoires auxquels consacrer les deniers publics dont le montant n'est pas infini. On ne peut pas atteindre tous les objectifs, même pas à l'intérieur d'un champ de compétence. Qu'on soit d'accord ou non, notre Constitution, rédigée en 1867, stipule que les municipalités sont des créations des provinces. Ces dernières années, on prend de plus en plus conscience qu'à l'époque où la Constitution a été rédigée, le pays était à 80 p. 100 rural et à 20 p. 100 urbain, dans le meilleur des cas. Aujourd'hui, c'est l'inverse.

Ce n'est peut-être pas conforme à l'époque moderne, mais le gouvernement fédéral peut toujours dire qu'il faut intervenir dans tel ou tel domaine, parce qu'il y a de l'intérêt supérieur de la population. Un bon exemple de cela, ces dernières années, c'est le transport en commun. Il y a eu un certain mouvement en ce sens.

L'un des critères que vous pourriez utiliser pour vérifier la crédibilité et l'importance prioritaire d'un poste de dépenses pour les autres paliers de gouvernement, c'est de proposer le partage des coûts. Il faut séparer l'ivraie du bon grain, pour ainsi dire, pour savoir à quoi il faut consacrer l'argent. Nous ne pouvons pas tout payer. Les parts ne doivent pas nécessairement être égales. Le ratio pourrait être 35/15, peut-être. Cependant, il est important d'appliquer un critère de crédibilité pour savoir à quoi l'argent est consacré. Est-ce une mesure de ce genre que vous avez en tête?

You made a comment that the federal government recognized the need for emergency preparedness and was committed to providing adequate funding directly to the municipalities. It is not that we would necessarily object to that, but then the provinces would scream that we are treading on their turf and that if any dollars are to go to those areas of jurisdiction, they should hand out the cheque. They may or may not say thank you, but it would be dolled out. Good government should not be concerned about who receives the credit for the effort. This is the reality.

Both of you are from Atlantic Canada where the provinces do not have the kind of revenues that Alberta, for example, has and so these issues are challenges. These challenges have to be addressed and understandings must be reached so that everyone is involved and will put out as needed. Would you comment on that? How would you react to that soliloquy of a melancholy but real dilemma?

Mr. Tait: As it was my comment, I will respond.

I am saying that it should be more accessible directly to municipalities.

The first responders, for the most part, to any of these disasters or major emergency incidents, will be the municipalities. It will not be the provincial government that will be providing the services. They do not have the infrastructure in place to do that.

Should it be 100 per cent the responsibility of the federal government or of the provincial government? No, it should not be. For the most part, the municipality has paid 50 per cent for my projects, cost-sharing with the federal government. The provincial government has not been involved. It is usually federal and municipal support, but we have to go through the provincial government, which is not a partner, in order to get the money. That is how it works.

You are right when you say that if it is a true partnership, municipalities should have to put some money into it. However, it is a difficult situation.

In 1992, Saint John, New Brunswick had a \$90 million budget. They said that we had to manage "smarter and shrewder." In 2003, we have a \$90 million budgets. We have taken on many new costs on.

Senator Smith: Has the population increased?

Mr. Tait: The population has decreased. People are moving to the suburbs and to other parts of the country. The population in Atlantic Canada has decreased drastically over the years. Saint John is the fourth largest non-amalgamated city in Canada. It is a large geographic area to cover, and we do not have the population to provide the services.

Senator Smith: What is the population now?

Vous avez dit que le gouvernement fédéral reconnaissait la nécessité de mettre en place des mesures d'urgence et de s'engager à fournir directement aux municipalités les fonds requis. Ce n'est pas que nous serions nécessairement contre cela, mais alors les provinces protesteraient que nous empiétons sur leurs compétences et que si le moindre dollar doit être consacré à ce domaine qui est de leur compétence, il faudrait leur remettre le chèque. Elles diront peut-être merci, peut-être pas, mais il faudrait leur donner l'argent. Un bon gouvernement ne devrait pas s'inquiéter de savoir qui se voit reconnaître le mérite de l'effort. C'est la réalité.

Vous êtes tous les deux du Canada atlantique, où les provinces n'ont pas les mêmes revenus que l'Alberta, par exemple, et ces questions sont donc problématiques. Il faut remédier à ces problèmes et parvenir à une entente pour que chacun fasse sa part selon les besoins. Pourriez-vous commenter cela? Comment réagissez-vous à ce soliloque mélancolique qui n'en est pas moins un véritable dilemme?

M. Tait: Comme vous m'avez cité, je vais répondre.

Je dis que ce devrait être plus directement accessible aux municipalités.

Les premiers intervenants, pour l'essentiel, en cas de catastrophes ou de situations d'urgence de grande envergure, sont les municipalités. Ce ne sont pas les gouvernements provinciaux qui vont fournir les services. Ils n'ont pas l'infrastructure en place pour cela.

La responsabilité devrait-elle être assumée à 100 p. 100 par le gouvernement fédéral ou bien par le gouvernement provincial? Pas du tout. Pour l'essentiel, la municipalité a payé 50 p. 100 du coût de mes projets, dans le cadre du partage des coûts avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement provincial n'a pas été en cause. L'appui vient habituellement des autorités fédérales et municipales, mais nous devons passer par le gouvernement provincial, qui n'est pas un partenaire, pour obtenir l'argent. C'est ainsi que cela fonctionne.

Vous avez raison de dire que si c'est un véritable partenariat, les municipalités doivent être tenues d'injecter de l'argent. Cependant, c'est une situation difficile.

En 1992, Saint John, au Nouveau-Brunswick, avait un budget de 90 millions de dollars. On nous a dit que nous devions gérer «plus intelligemment». En 2003, nous avons un budget de 90 millions de dollars, mais nous avons dû absorber de nombreuses nouvelles dépenses.

Le sénateur Smith: La population a-t-elle augmenté?

M. Tait: La population a diminué. Les gens vont s'installer dans les banlieues et dans d'autres régions du pays. La population du Canada atlantique a beaucoup diminué au fil des ans. Saint John est la quatrième ville non amalgamée en importance au Canada. Nous avons un grand territoire à desservir, et nous n'avons pas la population qu'il faut pour fournir les services voulus.

Le sénateur Smith: À combien se chiffre la population maintenant?

Mr. Tait: It is just under 70,000. It was almost 90,000 in the mid-1980s. It is decreasing.

I read in the weekend paper that the president of the municipalities association for the province was saying that more money has to go to municipalities. He was talking about the infrastructure program. I agree that more monies have to be available. Saint John has major infrastructure problems. Being the oldest incorporated city in Canada, Saint John could use all of the infrastructure money currently available through the federal government program. The rest of the province also has needs, but our needs are great.

The manager of municipal operations who is responsible for many of these programs would agree with me. It is difficult to access the money through the province, even for infrastructure programs.

Senator Smith: The price tag put on the Toronto waterfront regeneration is \$17 billion. I know how well that goes over in the rest of Canada. I hear what you are saying.

Mr. Blackmore: We face the same challenges in the City of St. John's.

With respect to first responders, the city has a fairly proactive program of fleet management. We have a fleet capital depreciation program in place whereby we are constantly upgrading and improving our equipment, which includes our fire department vehicles and first response equipment. All of our public works vehicles are upgraded and replaced on a regular basis. We are looking at five- to 10-year life cycles. We have been fortunate to be able to keep that program going, although it is competing with every other need, including recreational, community development, buildings, infrastructure, water and sewer services and other emergency response needs.

We do have access to the JEPP program through the province, but we recognize that we are competing with the remainder of the province and their needs.

We are the largest municipality in the Province of Newfoundland. We serve an area far outside of our boundaries. Our municipal fire services provide direct services to a number of communities with adjoining boundaries. Currently, we provide response to hazardous materials incidents for the entire Avalon Peninsula. We will respond at the request of the Province of Newfoundland. Our team in the City of St. John's has to respond to locations about 100 miles away.

As Chief Tait said, emergency funding tends to be a federal-municipal cost-share venture. However, we do receive provincial and federal funding through the various programs for infrastructure projects. Emergency response tends to be a federal and municipal joint venture.

M. Tait: C'est juste un peu moins de 70 000 comparativement à presque 90 000 au milieu des années 80. C'est à la baisse.

J'ai lu dans le journal de la fin de semaine que le président de l'association des municipalités de la province avait déclaré qu'il fallait verser davantage d'argent aux municipalités. Il parlait du programme d'infrastructure. Je suis d'accord avec lui pour dire qu'il nous faut plus d'argent. Saint John a des grands problèmes d'infrastructure. Saint John étant la première cité constituée du Canada, elle pourrait absorber tous les crédits voués aux infrastructures dans le programme actuel du gouvernement fédéral. Le reste de la province a aussi des besoins, mais nos besoins à nous sont considérables.

Le gestionnaire des opérations municipales, qui est chargé de la plupart de ces programmes, serait d'accord avec moi. Il est difficile d'obtenir de l'argent de la province, même pour le programme d'infrastructure.

Le sénateur Smith: Il en coûtera 17 milliards de dollars pour revitaliser le secteur riverain de Toronto. Je sais très bien ce qu'on pense de cela ailleurs au Canada. Je vous comprends.

M. Blackmore: Nous avons les mêmes problèmes dans la Ville de St. John's.

En ce qui concerne les premiers intervenants, la ville a un programme assez dynamique de gestion du parc automobile. Nous avons un programme de dépréciation du capital lié au parc automobile qui nous permet d'améliorer constamment notre matériel, et cela comprend nos véhicules du service d'incendie et le matériel de secourisme. Tous les véhicules des travaux publics sont mis à niveau et remplacés régulièrement. Nous nous basons sur des cycles de vie de cinq à dix ans. Nous avons eu la chance jusqu'à présent de maintenir ce programme même s'il prive de ressources tous les autres secteurs, dont le récréatif, le développement communautaire, l'immobilier, l'infrastructure, les services d'égout et d'aqueduc et les autres services d'urgence.

Nous avons accès au programme PCPC par l'entremise de la province, mais nous savons que nous devons faire concurrence ici aux besoins des autres villes de la province.

Nous sommes la plus grande municipalité de la province de Terre-Neuve. Nous desservons une région qui déborde de beaucoup nos frontières. Nos services d'incendie municipaux assurent des services directs à un certain nombre de localités avoisinantes. En ce moment, c'est nous qui devons maîtriser tout incident relatif à des matières dangereuses dans toute la péninsule d'Avalon. Nous intervenons à la demande de la province de Terre-Neuve. Notre équipe de la Ville de St. John's est appelée à intervenir dans des localités qui sont à environ 100 milles de chez nous.

Comme l'a dit le chef Tait, le financement des services d'urgence a tendance à être des projets à coûts partagés entre le fédéral et les municipalités. Cependant, nous recevons des crédits provinciaux et fédéraux des divers programmes de projets d'infrastructure. Les interventions d'urgence ont tendance à être des projets conjoints fédéraux-provinciaux.

The City of St. John's has recently come to the table with \$275,000 to put in a new emergency operations centre. There has been no joint funding of that project to date. We have submitted an application. We have had no indication from the province whether it has been recommended. However, we are proceeding with it anyway. If we have to take it all on ourselves, we will. We see the need. Our current emergency operations centre is operated out of one of our fire stations, and we need to improve that facility. The city has come forward to provide the funding. We recognize our responsibility.

As Chief Tait said, funding is desperately needed. We would certainly be able to make a better case if we were dealing directly with those who take the funding applications.

The Chairman: I have questions Mr. Tait. The question of Gagetown was raised earlier by Senator Day. Why is not a base that size considered in your emergency planning if you are responsible for the entire province?

Mr. Tait: Each municipality has its own emergency plan. The plan that Saint John has is just for Saint John. If a state of emergency were declared, it would become a provincial and federal responsibility. It would have to be a significant incident or disaster for us to ever declare a state of emergency because, once you do that, you turn the control and responsibility over to the upper levels.

I am sure that personnel at Gagetown and other resources would be made available to deal with the incident.

The Chairman: Does a liaison officer from Gagetown ever come to your rehearsals? Do you ever invite someone from Gagetown?

Mr. Tait: No, we have never had anyone from the military in attendance.

The Chairman: If there were an emergency, and you called upon the military, would you be meeting with them for the first time?

Mr. Tait: Yes.

The Chairman: Would it be a good idea to include them in your rehearsals?

Mr. Tait: Yes, it would be.

The Chairman: Would you give it some consideration?

Mr. Tait: Yes, I will.

Senator Smith: How far away is Gagetown?

Senator Day: Less than an hour by car.

The Chairman: For the benefit of the committee and for the audience, can you identify for us what is involved in decontamination? You have that capability. What happens to someone who might be contaminated? What process would he or she go through?

La Ville de St. John's vient d'offrir 275 000 \$ pour créer un nouveau centre des opérations d'urgence. Il n'y a pas encore eu de financement conjoint pour ce projet. Nous avons fait une demande. La province ne nous a pas dit si l'on avait recommandé l'adoption de ce projet. Cependant, nous allons de l'avant quand même. Si nous devons tout faire nous-mêmes, nous le ferons. Nous en constatons le besoin. Notre centre des opérations d'urgence actuel est installé dans l'une de nos quatre casernes du service d'incendie, et nous devons améliorer cette installation. La ville a débloqué des fonds. Nous reconnaissons que nous avons une responsabilité ici.

Comme l'a dit le chef Tait, nous avons désespérément besoin d'argent. Nous pourrions sûrement mieux plaider notre cause si nous faisons affaire directement avec ceux qui reçoivent les demandes de financement.

Le président: J'ai des questions à poser à M. Tait. Le sénateur Day a soulevé plus tôt la question de Gagetown. Pourquoi est-ce qu'une base de cette taille n'est pas prise en compte dans la planification d'urgence si vous vous occupez de toute la province?

M. Tait: Chaque municipalité a son propre plan d'urgence. Le plan de la ville de Saint John n'est fait que pour la ville de Saint John. Si l'état d'urgence est déclaré, tout cela devient une responsabilité provinciale et fédérale. Il faudrait que ce soit un incident important ou une catastrophe pour que nous puissions déclarer l'état d'urgence parce que, une fois que c'est fait, vous cédez le contrôle de la situation aux échelons supérieurs.

J'ai la certitude que le personnel de Gagetown et d'autres ressources nous seraient offerts pour maîtriser l'incident.

Le président: Est-ce qu'un agent de liaison de Gagetown assiste à vos exercices? Avez-vous déjà invité quelqu'un de Gagetown?

M. Tait: Non, aucun militaire n'a jamais assisté à nos exercices.

Le président: S'il y avait une urgence et si vous faisiez appel à l'armée, est-ce que ce serait la première fois que vous entreriez en contact avec elle?

M. Tait: Oui.

Le président: Est-ce que ce serait une bonne idée de l'inclure dans vos exercices.

M. Tait: Oui, sûrement.

Le président: Allez-vous y songer?

M. Tait: Oui.

Le sénateur Smith: À quelle distance se trouve Gagetown?

Le sénateur Day: À moins d'une heure de voiture.

Le président: À titre d'information pour le comité et l'auditoire, pourriez-vous nous dire ce qui intervient dans une opération de décontamination? Vous avez cette capacité. Qu'arriverait-il à une personne qui serait contaminée? À quel processus cette personne devrait-elle se soumettre?

Mr. Tait: First, you would have to identify the hazardous material involved. We deal with CANUTEC which has standard operating procedures. A chemist is on duty 24 hours a day. They would tell us how to decontaminate someone. For the most part, soap and water is used for most hazardous materials.

You would suit up with a hazardous materials response chemical suit so that you would not come into contact with the hazardous material.

The Chairman: What could a person who might be contaminated expect to happen to him or her?

Mr. Tait: It would depend on what it was.

The Chairman: Take an example and run us through what you have rehearsed on one of your exercises.

Mr. Tait: When anthrax first became an issue, team members wearing their chemical suits came right into my office after having been exposed. We found it amazing that we just could not get any information on how to decontaminate anthrax. You cannot kill the spores, and that was a real concern. Even CANUTEC could give us no information on that. It was a scary situation.

You must find out what is required to dilute or kill the contaminant. You must keep the water that is used for decontamination and not let it run off. For weeks we had barrels of water that we did not know what to do with.

The Chairman: Let us say I was living in Saint John and I called you because I was very nervous about a white powder that had mysteriously appeared in my living room. What would happen in my living room? What would you do?

Mr. Tait: We would go to the scene and assess the situation.

The Chairman: Let's say that you are not quite sure, but you think it might be anthrax.

Mr. Tait: We would treat it as though it were.

The Chairman: What would you do?

Mr. Tait: We would suit up and follow, step-by-step, the procedure for which we have trained.

The Chairman: What would I be doing at this time?

Mr. Tait: We would remove you.

The Chairman: Where would you remove me to?

Mr. Tait: We would take you out of the building.

The Chairman: Dressed as I am?

Mr. Tait: Yes, we would take you out of the building just as you were.

The Chairman: Then what?

Mr. Tait: We would have to decontaminate you.

M. Tait: Tout d'abord, il faut identifier la matière dangereuse dont il est question. Nous faisons affaire avec CANUTEC dont les formalités de fonctionnement sont normalisées. Il y a là un chimiste de service 24 heures sur 24. On va nous dire comment décontaminer la personne. Essentiellement, pour la plupart des matières dangereuses, on se sert de savon et d'eau.

L'intervenant revêtira une combinaison chimique pour ne pas entrer en contact avec la matière dangereuse.

Le président: À quoi la personne contaminée peut-elle s'attendre?

M. Tait: Tout dépend de la matière dangereuse en question.

Le président: Prenez un exemple et expliquez-nous les formalités que vous avez répétées au cours de l'un de vos exercices.

M. Tait: Lorsque la menace de l'anthrax a surgi, des membres de l'équipe revêtus de leur combinaison chimique sont entrés dans mon bureau tout de suite après y avoir été exposés. Nous n'en revenions pas de ne pas pouvoir obtenir d'information sur la façon d'éliminer l'anthrax. On ne peut pas en tuer les spores, et cela nous inquiétait beaucoup. Même CANUTEC ne pouvait pas nous donner d'information là-dessus. Nous avons eu très peur.

Vous devez d'abord savoir quels éléments il vous faut pour diluer et neutraliser le contaminant. Vous devez garder l'eau dont vous vous servez pour la décontamination et ne pas la laisser s'écouler dans les égouts. Pendant des semaines, nous avons eu sur les bras des barils d'eau dont nous ne savions pas quoi faire.

Le président: Disons que je vis à Saint John et que je vous téléphone parce que je suis très nerveux du fait qu'une poudre blanche est apparue mystérieusement dans mon salon. Qu'est-ce qui va advenir de mon salon? Que feriez-vous?

M. Tait: Nous nous rendrions sur les lieux pour évaluer la situation.

Le président: Disons que vous n'êtes pas tout à fait sûrs, mais que vous pensez qu'il pourrait s'agir d'anthrax.

M. Tait: Nous traiterions cette matière comme si c'en était.

Le président: Que feriez-vous?

M. Tait: Nous revêtirions nos combinaisons et nous suivrions, étape par étape, les formalités pour lesquelles nous avons été formés.

Le président: Et moi, qu'est-ce que je ferais?

M. Tait: Nous vous évacuerions.

Le président: Où m'emmèneriez-vous?

M. Tait: Nous vous ferions sortir de l'immeuble.

Le président: Habillé comme je suis?

M. Tait: Oui, nous vous ferions sortir habillé comme vous l'êtes.

Le président: Et quoi après.

M. Tait: Nous devons vous décontaminer.

The Chairman: What is involved in that?

Mr. Tait: We have a shower unit with a stall.

The Chairman: Am I still dressed?

Mr. Tait: You would take your clothing off and drop it right in the stall.

The Chairman: My clothing comes off in the stall. I am there as God made me?

Mr. Tait: Yes, you are. You would then shower under the 360-degree, high-powered nozzles.

The Chairman: Is this hot water you are shooting at me?

Mr. Tait: Yes, just hot water. It would not have to be, but it can be.

The Chairman: If I was really good you would give me hot water?

Mr. Tait: Yes, we would give you hot water. You would then proceed to the next stall.

The Chairman: Is soap used?

Mr. Tait: It depends on what is required. It may be bleach, but most times it is just soap.

The Chairman: Bleach does not sound very nice. Will bleach hurt me?

Mr. Tait: It would hurt your skin, but we would not use it on your skin. We would use it on your clothing. You drop your clothing and leave it there. For the most part, soap and water is used.

The Chairman: Will I ever see that clothing again?

Mr. Tait: No, that clothing is gone.

The Chairman: Let's hope that I was wearing a T-shirt and jeans.

Mr. Tait: You would then go into the next stall, put clothing on and leave.

The Chairman: Basically I take a shower, towel down and I am out of there?

Mr. Tait: Yes.

The Chairman: How do you know that I am okay?

Mr. Tait: We would follow the standard operating procedures dictated by CANUTEC OR CCINFO

The Chairman: What are CANUTEC and CCINFO?

Mr. Tait: CANUTEC is a federal centre in Ottawa that you can telephone about any hazardous chemical material. They will walk you through the process of evacuation, decontamination and mitigation step by step.

The Chairman: How long is the shower I would take?

Le président: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Tait: Nous avons un compartiment équipé d'une douche.

Le président: Est-ce que je reste habillé?

M. Tait: Vous allez retirer vos vêtements et les laisser tomber dans le compartiment.

Le président: Je me déshabille dans le compartiment. Je suis là en costume d'Adam?

M. Tait: Oui. Nous allons ensuite vous arroser à 360 degrés avec des lances d'arrosage de haute puissance.

Le président: Vous allez m'arroser à l'eau chaude?

M. Tait: Oui, juste de l'eau chaude. Ce n'est pas nécessaire, mais nous pouvons le faire.

Le président: Si je suis gentil, vous allez m'arroser à l'eau chaude?

M. Tait: Oui, nous allons vous arroser à l'eau chaude. Vous allez ensuite passer au compartiment suivant.

Le président: Utilise-t-on du savon?

M. Tait: Tout dépend de ce qu'il faut. Il peut s'agir aussi d'agents de blanchiment, mais la plupart du temps, c'est seulement du savon.

Le président: Je n'aime pas beaucoup l'idée de l'agent de blanchiment. Est-ce que cet agent de blanchiment va me faire du mal?

M. Tait: Votre peau en serait irritée, mais nous n'allons pas l'utiliser sur votre peau. Nous nous en servirions pour nettoyer vos vêtements. Vous ôtez vos vêtements et vous les laissez là. Essentiellement, on se sert de savon et d'eau.

Le président: Est-ce que je vais revoir mes vêtements?

M. Tait: Non, ces vêtements vont disparaître.

Le président: J'espère que je vais porter un T-shirt et des jeans ce jour-là.

M. Tait: Vous passeriez ensuite au compartiment suivant, vous vous habilleriez et vous vous en iriez.

Le président: Essentiellement, je prends une douche, je m'essuie et je sors de là?

M. Tait: Oui.

Le président: Comment allez-vous savoir que je suis hors de danger?

M. Tait: Nous suivrions les formalités d'opérations normalisées du CANUTEC ou du CCINFO.

Le président: Qu'est-ce que le CANUTEC ou le CCINFO?

M. Tait: Le CANUTEC est un centre fédéral à Ottawa auquel vous pouvez téléphoner pour vous renseigner sur n'importe quelle matière chimique dangereuse. On va vous expliquer le processus d'évacuation, de décontamination et d'atténuation étape par étape.

Le président: Combien de temps vais-je rester sous la douche?

Mr. Tait: It would be just a regular shower.

The Chairman: A five-minute shower?

Mr. Tait: Yes, about five minutes.

The Chairman: Is this shower in a truck?

Mr. Tait: It is in a trailer. We are fortunate to have a decontamination trailer. Many places have decontamination tents.

The Chairman: Let's say that it is the middle of winter and 50 of us were having a party and we found this powder. How long would it take you to handle 50 of us?

Mr. Tait: As I said a while ago, we are not equipped to deal with mass casualties. It is really for our own needs.

The Chairman: How many people can you deal with in an hour?

Mr. Tait: To go through the process thoroughly, we could perhaps handle 10 or 15 in an hour.

The Chairman: For how many hours could you keep that up?

Mr. Tait: We could keep it up for as long as it would take.

The Chairman: Would you have enough water, soap and new suits? Are they jump suits?

Mr. Tait: They are just disposable suits.

The Chairman: Would it be a sweat suit or something like that?

Mr. Tait: A disposable suit.

The Chairman: Is it good enough to get home in?

Mr. Tait: You could get home in it, yes.

The Chairman: What do you do with peoples' valuables?

Mr. Tait: That is a good question. As I said, we are not equipped to deal with civilians. I have had these discussions with the regional health centre. They are not equipped for mass decontamination. Some of them have converted ambulance bays for this purpose.

The Chairman: You are saying that you have enough supplies to take care of the fire department, the police or the officials, but not enough for the citizens?

Mr. Tait: Yes.

The Chairman: Do they know that?

Mr. Tait: Probably not.

The Chairman: They do now.

Mr. Tait: As I was saying, we cannot meet many of the high expectations, and this would be one of those.

M. Tait: C'est comme une douche normale.

Le président: Une douche de cinq minutes?

M. Tait: Oui, environ cinq minutes.

Le président: Cette douche est dans un camion?

M. Tait: Elle est située dans une remorque. Nous avons la chance d'avoir une remorque de décontamination. Dans de nombreuses villes, on a des tentes de décontamination.

Le président: Disons qu'on est au milieu de l'hiver et que nous sommes une cinquantaine à fêter et qu'on trouve cette poudre. Combien de temps vous faudra-t-il pour traiter les cinquante personnes?

M. Tait: Comme je l'ai dit plus tôt, nous ne sommes pas équipés pour traiter des foules. Ce système existe en fait pour nos propres besoins.

Le président: Combien de personnes pouvez-vous traiter en une heure?

M. Tait: Pour tout faire comme il faut, nous pourrions peut-être traiter dix ou quinze personnes en une heure.

Le président: Pendant combien d'heures pouvez-vous faire cela?

M. Tait: Nous prendrions le temps qu'il faut.

Le président: Auriez-vous assez d'eau, de savon et de nouvelles tenues? S'agit-il de salopettes?

M. Tait: Il s'agit seulement de salopettes jetables.

Le président: Ce serait un survêtement ou quelque chose comme cela?

M. Tait: Une salopette jetable.

Le président: Et ce serait suffisant pour que je puisse rentrer chez-moi?

M. Tait: Vous pourriez rentrer chez vous avec, oui.

Le président: Que feriez-vous des objets de valeur des gens?

M. Tait: C'est une bonne question. Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas équipés pour faire affaire avec des civils. J'ai déjà eu ces discussions avec le Centre de santé régional. Il n'est pas équipé pour les décontaminations de masse. Certains de ces centres ont converti des aires pour ambulances à cette fin.

Le président: Êtes-vous en train de me dire que vous avez assez de matériel pour vous occuper des employés du service d'incendie, de la police ou de la municipalité, mais que vous n'en avez pas assez pour les citoyens?

M. Tait: C'est exact.

Le président: Est-ce que les gens savent ça?

M. Tait: Probablement pas.

Le président: Maintenant ils le savent.

M. Tait: Comme je disais, nous ne pourrions pas répondre à bon nombre des secours attendus, et dans ce cas-là, c'en serait un.

The Chairman: You and Senator Smith were talking about money a moment ago. What is a reasonable amount? I know that is a difficult question to answer, but what is a reasonable amount of money for you to be able to take care of the people in a community the size of Saint John? Should you reasonably be able to take care of 50 of your citizens, 100 or 500? How many would you feel comfortable with being able to treat?

Mr. Tait: It would be irresponsible for me to make such a guess because I am just not sure.

The Chairman: I am not asking you to be irresponsible, obviously, but at some point you have to face the fact that you are carrying the can on this. It is you folks who are responsible for decontamination. If you do not know how many people you should be prepared to take care of, who does? Who should make this decision?

Mr. Tait: We do not accept responsibility for clean up, and decontamination would be part of that. We decontaminate our own people. With respect to decontaminating anyone who might have a health issue as a result of this, as far as I am concerned, that lies in the regional health area, not with the local fire or police.

The Chairman: Mr. Blackmore, you have heard the questions I have been putting to Mr. Tait. You have had the advantage of thinking about it for a minute or two. What would be your answers to these questions? I assume you would decontaminate in the same way.

Mr. Blackmore: Yes, it would be pretty well a mirror operation.

The Chairman: How many people can you handle in an hour and how many hours can you run this unit for? Are you in the same situation in that you can only take care of the first responders?

Mr. Blackmore: Again, our primary focus is on our emergency first responders, those people who are going into the site and lending assistance to remove people or the product. If you have enough water, enough soap, you can decontaminate quantities of people.

The Chairman: Do you have a trailer or a tent?

Mr. Blackmore: We deal with tents and the collection is in the tarps or the bladders. Some people call them swimming pools.

The Chairman: Will people be standing under what looks like an indoor pool in the middle of winter?

Mr. Blackmore: If there is inclement weather, we would have to look at transporting to an inside location, whether it be set up as a temporary situation in one of our bays or transporting to the local health care facility and they would do the decontamination there. If there were a large quantity of people, we would probably consider transportation. We would be involved with transportation.

Le président: Vous et le sénateur Smith discutiez d'argent il y a un instant. Qu'est-ce qu'un montant raisonnable? Je sais qu'il est difficile de répondre à cette question. Mais qu'est-ce qu'un montant raisonnable pour vous si vous voulez venir en aide aux gens dans une ville de la taille de Saint John? Seriez-vous raisonnablement en mesure de vous occuper de 50 citoyens, de 100 ou de 500? Combien de citoyens pensez-vous pouvoir aider avec certitude?

M. Tait: Il serait irresponsable de ma part de hasarder une réponse à cette question parce que je ne suis sûr de rien.

Le président: Je ne vous demande pas d'être irresponsable, bien sûr, mais vous devrez vous rendre compte un jour ou l'autre que c'est vous qui êtes le maître d'oeuvre ici. C'est vous qui êtes responsable de la décontamination. Si vous ne savez pas combien de personnes vous pourriez aider, qui le sait? Qui doit prendre cette décision?

M. Tait: Nous n'acceptons pas la responsabilité du nettoyage, et la décontamination fait partie de cela. Nous allons décontaminer notre propre monde. Pour ce qui est de décontaminer quiconque à un problème de santé en conséquence de cela, pour autant que je sache, c'est l'autorité responsable de la santé régionale qui est responsable de cela, et non le service des pompiers ou la police.

Le président: Monsieur Blackmore, vous avez entendu les questions que j'ai posées à M. Tait. Vous avez eu la possibilité de réfléchir à cela pendant une minute ou deux. Que répondriez-vous à ces questions? J'imagine que vous procéderiez à la décontamination de la même façon.

M. Blackmore: Oui, ce serait une opération pas mal semblable.

Le président: Combien de personnes pouvez-vous traiter en une heure et pendant combien d'heures pouvez-vous maintenir ce service en place? Êtes-vous dans la même situation dans la mesure où vous ne pouvez que vous occuper des secouristes?

M. Blackmore: Encore une fois, nous allons nous occuper d'abord des secouristes, soit des personnes qui vont sur place et qui collaborent à l'évacuation des gens ou à l'isolement du produit. Si vous avez assez d'eau, assez de savon, vous pouvez décontaminer pas mal de monde.

Le président: Avez-vous une remorque ou une tente?

M. Blackmore: Nous avons des tentes qui se trouvent parmi les bâches ou des citernes. Il y en a qui les appelle des piscines.

Le président: Est-ce que les gens vont se réunir sous ce qui ressemble à une piscine intérieure au beau milieu de l'hiver?

M. Blackmore: S'il fait mauvais temps, nous devons faire entrer les gens dans un local qui pourrait être temporaire dans l'une de nos aires, ou nous les enverrions au centre de santé local où nous procéderions à la décontamination. S'il s'agit de beaucoup de monde, nous les emmènerions probablement ailleurs. Nous nous occuperions du transport.

The Chairman: Would that transportation include a city bus?

Mr. Blackmore: We would use a city bus or whatever was required. We could use one of our emergency response vehicles, depending on the volume of people. If there were a large volume of people, we would consider using city busses to transport the people.

The Chairman: Are you able to tell us about the numbers? You do not want to go home and just say that you will only take care of first responders; is that correct?

Mr. Blackmore: We are really set up to deal with our first responders, however, we would respond to the need. If that meant transporting people to a decontamination area, we would do that.

This is a timely question. Our director of regional fire services is discussing this topic now with the Province of Newfoundland and how to deal with the decontamination of quantities of people, even if large numbers of our own people require decontamination services.

The Chairman: Is this a costly set-up?

Mr. Blackmore: This setup is not overly costly for a field unit. If there were large quantities of people within a facility, it would be more expensive. However, you are dealing basically with soap and water. This is not a complicated process. Identifying what substance you are dealing with is much more complicated than the decontamination process.

The Chairman: Both your provinces are small in population and large in geography. Do we need to have a dozen of these facilities set up around the province to deal with 100 people in an afternoon? How quickly do you have to deal with people after they are contaminated? Obviously the sooner you deal with them the better; is that correct?

Mr. Blackmore: Dealing with them as quickly as possible is the best solution. The Province of Newfoundland is looking at setting up field units for hazardous response facilities as well as decontamination. If you were dealing with large numbers, you would transport them to a centre.

The Chairman: What are the targets? Are we looking at handling 1,000 people in a terrible emergency? Are we confident that, for these sorts of situations, 40 or 50 people would be sufficient?

Mr. Blackmore: We would tend to look at a lower number of people, but I cannot give an actual number. You would set up the actual unit and process the people through it. It would take time. With a large quantity of people, you would need multiple units to operate in a timely fashion. You would call in other centres to have decontamination units transported.

Le président: Vous serviriez-vous d'un autobus municipal pour le transport?

M. Blackmore: Nous nous servirions d'un autobus municipal ou de tout autre véhicule qui serait nécessaire. Nous pourrions utiliser l'un de nos véhicules pour les interventions d'urgence, tout dépend du nombre de personnes. S'il s'agit de beaucoup de monde, nous envisagerions de recourir aux autobus municipaux pour déplacer ces personnes.

Le président: Pouvez-vous nous donner des chiffres? Vous ne voulez pas rentrer chez vous et dire simplement que vous ne vous occupez que des secouristes. N'est-ce pas?

M. Blackmore: Nous sommes équipés en fait pour nous occuper de nos secouristes, cependant, nous allons combler le besoin existant. S'il faut déplacer des personnes vers un site de décontamination, c'est ce que nous allons faire.

C'est une question d'actualité que vous posez. Notre directeur des services d'incendie régionaux discute de cela en ce moment avec la province de Terre-Neuve et de la manière de décontaminer de grands nombres de personnes, même si ce sont des effectifs importants à nous qui ont besoin de services de décontamination.

Le président: C'est un dispositif coûteux?

M. Blackmore: Ce n'est pas très coûteux pour une unité de campagne. S'il y avait un grand nombre de personnes dans un local, ce serait plus coûteux. Mais il s'agit essentiellement de savon et d'eau. Le processus n'est pas compliqué. L'identification de la substance à laquelle on est confronté est beaucoup plus compliquée que le processus de décontamination lui-même.

Le président: Vos deux provinces sont très étendues avec une faible population. Est-il nécessaire d'avoir une douzaine d'installations de ce genre dans la province pour s'occuper d'une centaine de personnes en un après-midi? Dans quel délai devez-vous décontaminer les personnes infectées? Évidemment, le plus tôt possible, c'est cela?

M. Blackmore: L'idéal est de les traiter le plus rapidement possible. À Terre-Neuve, on envisage de mettre sur pied des unités de campagne pour les installations d'intervention d'urgence et pour la décontamination. Dans le cas où de nombreuses personnes seraient touchées, on les transporterait dans un centre.

Le président: Quels sont les objectifs? Est-ce qu'on envisage de traiter 1 000 personnes dans un cas de sinistre grave? Sommes-nous convaincus que dans ce genre de situation, il suffirait de 40 ou 50 personnes?

M. Blackmore: Nous envisageons un nombre inférieur, mais je ne peux pas vous donner de chiffre exact. On organiserait l'unité qui traiterait les gens. Cela prendrait du temps. Dans le cas où un grand nombre de personnes seraient touchées, on aurait besoin de multiples unités pour intervenir suffisamment rapidement. On ferait appel à d'autres centres pour faire venir des unités de décontamination.

Mr. Tait: The Province of New Brunswick is establishing five regional hazardous materials response teams in the province and they have purchased six field units that cost approximately \$60,000 a piece. The idea is that, if you had to draw on them, there would be five in the province. Five have been purchased.

The Chairman: How long would it take for the other four to get to Saint John, or vice versa?

Mr. Tait: You could get two of them there within about an hour and a half. These are fair-sized tents that could deal with a fair number of people.

We are moving in the right direction. We can draw on other resources in the province whereas, prior to that, we only had a little trailer. Some of them utilize home-made showers and there are little swimming pools that contain the water. The other municipalities use somewhat haphazard units. They are not as sophisticated as they should be.

These field units that the province has already purchased were purchased with federal money.

Senator Day: Saint John saw an anthrax scare on Friday or Saturday of last week. Did you decontaminate people, or were you able to quarantine them until you analyzed the powder? What did you do?

Mr. Tait: In that particular case, we did decontaminate a few workers.

Senator Day: How many workers did you decontaminate, and how long did that process take?

Mr. Tait: I believe three or four were in direct contact with the substance, and the decontamination process did not take very long.

Senator Day: By that do you mean less than an hour?

Mr. Tait: Yes.

Senator Forrestall: What would happen if you were situated down wind of the prevailing winds from Point Lepreau following a nuclear leak.

Mr. Tait: That is a timely question. We just met with the province last week to discuss some contingency planning regarding Point Lepreau.

The community of Saint John would not be affected by any raidation fallout from Point Lepreau. A 15- or 20-kilometre area would be covered. A community of 3,600 people would be evacuated, but that would not include people in Saint John. Point Lepreau is 26 miles down the road from Saint John.

Senator Forrestall: Where you would take the evacuees?

Mr. Tait: The evacuees would be taken to Saint John.

The Chairman: I would thank our witnesses for appearing here this evening.

M. Tait: Le Nouveau-Brunswick est en train de mettre sur pied cinq équipes régionales d'intervention en cas d'incident mettant en cause des matières dangereuses et il a acheté six unités de campagne coûtant environ 60 000 \$ chacune. Si on a besoin d'une aide extérieure, il y en aura cinq dans la province. On en a acheté cinq.

Le président: Combien de temps faudra-t-il pour amener les quatre autres à Saint John, ou l'inverse?

M. Tait: On pourrait en avoir deux sur place en l'espace d'une heure et demie. Ce sont des tentes assez grandes qui peuvent accueillir pas mal de gens.

Nous sommes sur la bonne voie. Nous pouvons compter sur d'autres ressources dans la province alors qu'avant, nous n'avions qu'une petite remorque. Dans certains cas, on utilise des douches artisanales et il y a des petits réservoirs qui contiennent l'eau. Les autres municipalités ont des dispositifs plus ou moins bricolés, pas aussi perfectionnés qu'ils devraient l'être.

Ces unités de campagne que la province a achetées ont été acquises avec de l'argent fédéral.

Le sénateur Day: À Saint John, il y a eu une alerte à l'anthrax vendredi ou samedi dernier. Avez-vous décontaminé les gens, ou avez-vous pu les passer en quarantaine en attendant d'analyser la poudre? Qu'avez-vous fait?

M. Tait: En l'occurrence, nous avons décontaminé quelques travailleurs.

Le sénateur Day: Combien, et combien de temps cela a-t-il pris?

M. Tait: Je crois qu'il y en a eu trois ou quatre qui avaient été en contact direct avec la substance, et la décontamination n'a pas pris longtemps.

Le sénateur Day: Vous voulez dire moins d'une heure?

M. Tait: Oui.

Le sénateur Forrestall: Que se passerait-il si vous étiez sous le vent de la centrale nucléaire de Point Lepreau et qu'il y avait une fuite?

M. Tait: Votre question tombe à pic. Nous avons justement rencontré les représentants de la province la semaine dernière pour discuter des procédures d'urgence à la centrale de Point Lepreau.

La ville de Saint John ne serait pas touchée par les retombées radioactives de Point Lepreau. Une zone de 15 ou 20 kilomètres serait affectée. On évacuerait une localité de 3 600 personnes, mais cela n'inclurait pas les gens de Saint John. Point Lepreau est à 26 milles de Saint John.

Le sénateur Forrestall: Où emmèneriez-vous les personnes évacuées?

M. Tait: À Saint John.

Le président: Je remercie nos témoins d'être venus nous rencontrer ce soir.

The information you have given us is helpful. There are no black-and-white answers. We appreciate you sharing your views so candidly. Your information will assist the committee a great deal.

We will now hear from Mr. Rudy Fries, Emergency Planning Office, City of London, Ontario; and Mr. William Pasel, Emergency Measures Coordinator for the City of Hamilton, Ontario.

Mr. Rudy Fries, Emergency Management Coordinator, London-Middlesex Community, City of London: I would thank you on behalf of the City of London and the County of Middlesex for allowing me to appear before your committee.

Before moving to the four topics of interest, I should first like to give you an overview of our city, its past history of major disasters, and current risks. With a population of 336,539 and covering an area of 421 square kilometres, the London region is a vibrant, growing area. Traditionally known as The Forest City, the London region has expanded in the past few decades to embrace large commercial and industrial concerns.

London is also known for its university and medical research facilities. More details about London can be found on the Statistics Canada Web site. London's official date of founding is 1826. London has had some hard-times events dating back to 1825. Colonel John Graves Simcoe, first Governor of the colony of Upper Canada, set aside a Crown reserve of 3,850 acres. This land is now in the heart of the City of London.

With inadequate water supply and the presence of many framed buildings, fire was a constant threat in pioneer communities. On April 13, 1845, London's largest fire broke out and destroyed 300 buildings, about a fifth of the town. There were many more disasters, but a major occurrence was the flood of 1938, when the Thames River water level rose to 23 feet above normal and forced a mass evacuation. As a result, the Fanshawe Dam was built in 1953.

London lies in the snow belt area. The blizzards of 1971 and 1978 created transportation problems, and the Canadian Forces assisted in evacuation and assisting the fire department in road access to fire calls.

On September 2, 1984, a tornado ripped through London causing severe damage to both residential and industrial property. London lies in the tornado alley where tornados are a threat from April to October, and windstorms are a frequent occurrence.

Two railroads, CP and CN, pass through the heart of downtown. With 50 per cent of the nation's chemicals being produced in Ontario and a large amount transported by rail, that presents a major threat to London. An estimated 48 trains daily pass through London, with most of them containing cars loaded

Vos informations nous ont été utiles. Il n'y pas de réponse absolue. Nous vous remercions de la franchise de vos réponses. Vos informations vont beaucoup nous aider.

Nous allons maintenant entendre M. Rudy Fries, du Bureau de planification des mesures d'urgence de London, en Ontario, et M. William Pasel, le coordonnateur des mesures d'urgence de Hamilton, en Ontario.

M. Rudy Fries, coordonnateur de la Gestion des mesures d'urgence, communauté de London-Middlesex, Ville de London: Permettez-moi de vous remercier, au nom de la Ville de London et du comté de Middlesex, de m'avoir invité à m'adresser à votre comité.

Avant de passer aux quatre sujets qui nous intéressent, j'aimerais vous parler brièvement de notre ville, des grands sinistres qui l'ont frappée et des risques qui la menacent. London est située au coeur d'une région dynamique de 336 539 habitants qui couvre 421 kilomètres carrés. Jadis appelée la ville forestière, London n'a cessé de repousser ses limites depuis quelques décennies et elle abrite maintenant d'importants complexes commerciaux et industriels.

La ville de London est également reconnue pour son université et ses centres de recherche médicale. Pour en savoir plus sur London, nous vous invitons à consulter le site Web de Statistique Canada. Officiellement fondée en 1826, London a traversé de graves crises dès 1825. La réserve domaniale de 3 850 acres jadis protégée par le colonel John Graves Simcoe, le premier gouverneur de la colonie du Haut-Canada, forme aujourd'hui le coeur de la ville de London.

En raison d'un système d'approvisionnement en eau déficient et de la présence de nombreuses constructions en bois, la menace de l'incendie planait en permanence sur les pionniers. Le 13 avril 1845, London a connu le pire incendie de son histoire causant la destruction de 300 bâtiments, soit près du cinquième de la ville. Par la suite, d'autres catastrophes se sont abattues sur la ville, la plus grave étant l'inondation de 1938 qui a forcé l'évacuation massive de la ville lorsque la rivière Thames a dépassé de 23 pieds son niveau normal. Le barrage Fanshawe a été érigé en 1953.

London étant située dans une ceinture de neige, les blizzards de 1971 et 1978 ont provoqué de graves problèmes de transport. Les Forces canadiennes ont été appelées en renfort pour évacuer la ville et aider le service des incendies à ouvrir des routes pour qu'il puisse répondre aux appels.

Le 2 septembre 1984, une tornade a balayé la ville, causant de graves dommages aux propriétés résidentielles et industrielles. London est située sur la route des tornades qui constituent une menace d'avril à octobre. Les tempêtes de vent sont également fréquentes.

Deux chemins de fer, CP Rail et CN, traversent le centre-ville. Comme la moitié de la production nationale de produits chimiques provient de l'Ontario et que de grandes quantités de ces produits transitent par chemin de fer, ils représentent donc une grave menace pour London. Environ 48 trains traversent

with hazardous materials. The most common chemicals transported through London through Via Rail are anhydrous ammonia, chlorine, propane, hydrochloric acid, gasoline, oil, flammables, natural gas and ammonia.

Under the Partnership Toward Safer Communities Program, London has been designated a List 1 site. A List 1 site is one that has large amounts of hazardous materials that could pose a threat to a community. In 2001, London received the recognition of achievement award in having achieved the essential level under that program. London has the common, natural, technological and human events and hazards that one would find in any major city in Canada with a number of industrial sites and in the midst of a transportation corridor, both rail and road. City boundaries include the 401 and the 402, the busiest highways in Canada.

Risk assessments and hazardous analysis will reveal that the following risks are present in London: Transportation accidents involving hazardous material by rail and road; hazardous materials fixed sites; tornadoes; floods; ice storms and blizzards; airplane crashes; building or structure collapses; dam failures; human health emergencies and epidemics; extreme heat and cold; critical infrastructure failures defined as water, food, electrical power systems, telecommunication, gas, oil and chemical industries, transportation, continuity of government services, public safety and security; war and international emergencies; terrorism; and special events.

How well equipped and trained are the local first responders in London to deal with a major disaster? London has had a Community Emergency Management Program in place for some time. Recent changes, with the passage of provincial Bill 148, the Emergency Readiness Act 2002, and the subsequent introduction by the Province of Ontario of the Framework for Community Emergency Management Programs, will substantially increase the level of community emergency management preparedness based on international best practices in four components of emergency management: mitigation and prevention, preparedness, response and recovery. This act will become effective on April 15, 2003. There are three levels of achievement: Essential, enhanced and comprehensive. The first level, the essential level must be achieved by April 15, 2004. Subsequent levels must be reached in 2005 and 2006.

London's first responders consist of the London Fire Services, London Police Services, Thames Emergency Medical Services and some components of city departments such as Social Services and Public Works. London has conducted annual exercises in which the community emergency response plan is exercised, involving all first responders, city departments, support and volunteer agencies. Exercise scenarios so far included derailments involving hazardous materials, evacuation exercises, blizzards, tornados and airplane crashes. A biological scenario in the form of a case study was presented during the fire chiefs' convention in

quotidiennement la ville, la plupart transportant des matières dangereuses. Les produits chimiques les plus courants acheminés par chemin de fer par London sont l'ammoniac anhydre, le chlore, le propane, l'acide chlorhydrique, l'essence, le pétrole, les produits inflammables, le gaz naturel et l'ammoniac.

Dans le cadre du programme de partenariat pour des villes plus sûres, London a été désignée comme un site de la liste 1, c'est-à-dire un endroit où la présence de grandes quantités de matières dangereuses pose une menace. En 2001, London a reçu un prix d'excellence pour avoir mis en place un programme de niveau essentiel. London est exposée aux catastrophes et aux dangers d'origine naturelle, technologique et humaine comme toutes les autres grandes villes du Canada abritant des sites industriels et situés le long des axes ferroviaires et routiers. Les routes 401 et 402, les plus achalandées du Canada, franchissent les limites de la ville.

Une évaluation des risques et des dangers a indiqué que les risques suivants étaient présents à London: accidents impliquant les trains et des véhicules de transport de matières dangereuses; installations permanentes abritant des matières dangereuses; tornades; inondations; tempêtes de verglas et blizzards; écrasements d'avion; effondrements d'immeuble ou de structure; bris de barrage; urgences sanitaires ou épidémies; températures extrêmes (froid ou chaleur); défaillances graves d'infrastructures (alimentation, eau, électricité), des télécommunications, des institutions financières, des industries gazières, pétrolières et chimiques, des transports, des services gouvernementaux assurant la sécurité publique; guerres et catastrophes internationales; terrorisme; et événements spéciaux.

Les équipes de première intervention de London ont-elles le matériel suffisant et sont-elles suffisamment formées pour faire face à une catastrophe majeure? Il y a à London depuis un certain temps déjà un programme communautaire de gestion des urgences. L'adoption de la loi provinciale 148, l'Emergency Readiness Act de 2002, et la mise en place subséquente par la province de l'Ontario du Framework for Community Emergency Management Programmes (structure des programmes communautaires de gestion des urgences) fera monter considérablement le degré de préparation communautaire de la gestion des urgences fondée sur les meilleures méthodes internationales se décomposant en quatre éléments de gestion: atténuation et prévention, préparation, intervention et rétablissement. La loi entrera en vigueur le 15 avril 2003. Il y a trois niveaux d'intervention: essentiel, renforcé et global. Le premier niveau, le niveau essentiel, doit être atteint d'ici le 15 avril 2004. Les niveaux suivants doivent être atteints d'ici 2005 et 2006.

Les équipes de premiers intervenants de London sont les services d'incendie, les services de police, les services médicaux d'urgence Thames et certains services de la municipalité tels que les services sociaux et les travaux publics. Nous organisons des exercices annuels au cours desquels le plan d'urgence appelle la participation de tous les premiers intervenants, les services de la ville et les agences de soutien et de bénévolat. Jusqu'à présent, les scénarios ont inclus des déraillements impliquant des produits dangereux, des exercices d'évacuation, des blizzards, des tornades et des accidents d'avion. Un scénario biologique a été présenté

London. Emergency response is a daily occurrence for all first responders, but the participation in exercises simulating a major disaster presents excellent opportunities to practice procedures.

Due to the similarities in Hazmat and chemical and biological radiological and nuclear training skills disciplines, the London Fire Services could respond to a very limited duration involving some chemical and biological agents. There is no CBRN — chemical, biological, radiological and nuclear — specific training. The London Fire Services has no CBRN detection equipment.

I will now turn to our hazardous material response. Firefighters are trained to the National Fire Prevention Association Code NFPA 472 operations level Hazmat response, and approximately 65 are trained to NFPA 472 technician level, trained for dangerous goods spills and release events. Police and medical services have not received any Hazmat training and have no protective equipment. There is a potential for decontamination of 30 to 40 patients per hour by the London Fire Services. Sustainability in any major disaster over a long period would require additional resources.

How do we envisage a useful role for the federal government in relation to other levels of government and with other communities? Our level of reporting in emergency management matters is through Emergency Management Ontario, or EMO. EMO provides training, resource materials, guidance and assistance related to emergency management. The area officer is in contact with us on a regular basis. He attends all exercises, special meetings, and reports to council and committees. I know that he will be of great assistance in seeing us through the new Community Emergency Management Program, which will be a challenge to administer. Our contact with the federal government in response-emergency preparedness issues is limited. Funding assistance and training are issues that could be discussed.

Should there be a stockpile of supplies? After September 11, the threat of biological terrorism acts prompted the Medical Officer of Health to make recommendations and requests for funding for an appropriate medical supply to at least protect first responders. That request was denied, as council felt that it was a federal and provincial responsibility. An inventory of supplies that could be used for emergencies such as food, clothing, bedding, et cetera, does not exist. We rely on volunteer agencies such as the Red Cross and the Salvation Army.

Our contact with OCIEP on response and emergency preparedness issues is limited to JEPP applications and participation in emergency preparedness courses and fact sheets from their Web site. CSIS contact is through the London Police Services.

That concludes my presentation.

lors du congrès des chefs de service d'incendie, à London. L'intervention d'urgence est le quotidien de tous les premiers intervenants, mais la participation à des exercices simulant une catastrophe leur offre une excellente possibilité de pratiquer leurs procédures.

Grâce à la similarité des disciplines nécessaires pour faire face à des accidents de produits dangereux et à des menaces chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires, les services d'incendie de London pourraient intervenir dans un laps de temps très limité en cas d'accident impliquant des agents chimiques et biologiques. Il n'y a pas de formation spéciale CBRN — chimique, biologique, radiologique et nucléaire. Les services d'incendie de London n'ont pas de matériel de détection CBRN.

Je passerai maintenant à la question des produits dangereux. Les pompiers suivent la formation conforme à la National Fire Prevention Association Code NFPA niveau 472 pour les produits dangereux, et environ 65 ont reçu la formation du niveau de technicien NFPA 472, la formation d'intervention en cas de déversement de produits dangereux et d'émissions dangereuses. Les services policiers et médicaux n'ont pas reçu la formation Hazmat et n'ont pas de matériel de protection. Les services d'incendie de London ont le matériel voulu pour décontaminer de 30 à 40 patients par heure. En cas de non-englissement de la catastrophe dans certains délais, il nous faudrait des ressources supplémentaires.

Comment le gouvernement fédéral pourrait-il venir en aide aux divers ordres de gouvernement et aux autres communautés? Pour toutes ces questions, nous relevons d'Emergency Management Ontario (gestion des urgences Ontario). C'est cet organisme qui assure la formation, offre le matériel et l'assistance liés à la gestion des urgences. Nous sommes en contact régulier avec le responsable régional. Il assiste à tous les exercices, aux réunions spéciales et fait rapport au conseil et aux comités. Je sais qu'il nous aidera beaucoup à mettre en place le nouveau programme communautaire de gestion des urgences qui présentera un gros défi sur le plan administratif. Nos contacts avec le gouvernement fédéral en matière de protection civile sont limités. Le financement et la formation sont des questions qui pourraient être discutées.

Devrions-nous constituer des réserves de matériel? Après le 11 septembre, la menace d'actes de terrorisme biologique a incité le médecin hygiéniste à recommander comme minimum le financement de fournitures médicales pour protéger les premiers intervenants. Sa requête a été rejetée, le conseil estimant que c'était une responsabilité fédérale et provinciale. Nous n'avons pas de réserve d'aliments, de vêtements, de literie, etc., qui pourrait être utilisée en cas d'urgence. Nous dépendons d'agences bénévoles comme la Croix-Rouge et l'Armée du Salut.

Notre contact avec le BPIEP pour les questions de protection civile et d'intervention est limité aux applications du PCPC et à notre participation aux cours de protection civile et aux renseignements diffusés sur son site Web. Nos contacts avec le SCRS se font par l'intermédiaire des services de police de London.

C'est ainsi que se termine mon exposé.

Mr. William Pasel, Emergency Measures Co-ordinator, Hamilton Emergency Services Department, City of Hamilton: Honourable senators, distinguished guests, ladies and gentlemen, I am proud to come to you tonight from the City of Hamilton, hopefully to share some thoughts, some concerns, and identify some potential gaps in the City of Hamilton Emergency Preparedness Program, and also, hopefully, to offer some tangible solutions to your committee for the tasks that you have undertaken. The City of Hamilton has taken some unprecedented steps in our program, and we hope that we can assist others, but I will speak more on this later.

In order to understand where I am coming from, if you will, I would like to give a little bit of the city background of Hamilton. The City of Hamilton has over half a million people. It covers an area of 1,200 square kilometres. It is the ninth largest city in the country. It is one of the oldest cities in Ontario. It is a city of diverse communities that offers residents and businesses growth and opportunity. As you well know, it is famous for its industrial component, primarily but not limited to the steel industry. Other sectors are also emerging. Hamilton's port is the largest and most important port this side of the Great Lakes. Hamilton's international airport is a major hub for cargo in the country. Hamilton is also a centre for medical research at McMaster University.

I have been asked to share information with you regarding emergency responders' issues, potential gaps within our overall preparedness program and to identify relationships with other organizations. That is a very challenging task to be limited to one person's report. However, I feel I can address these issues because of my emergency experience.

I have served as an emergency responder with the City of Hamilton's fire department for 26 years. Following that, I had the privilege of serving as the City of Hamilton's Emergency Management Co-ordinator. Because of this, I find myself in the unique situation of, hopefully, being qualified to speak to both the side of the emergency responder and the city's perspectives on these issues. I hope that the uniqueness of my background can assist your committee with the work that you are doing and also help other municipalities, the Province of Ontario, and hopefully the nation as a whole.

As you will hear, in terms of emergency preparedness, the City of Hamilton is one of the most proactive, creative and has displayed one of the strongest teambuilding initiatives in our province. I will address that in detail later.

Prior to coming here, I solicited thoughts and concerns from members of Hamilton's police service as well as Hamilton's director of emergency services, who is the general manager covering both fire and emergency medical services. I also spoke with the Medical Officer of Health and members of our hospital sector. I have also included my input as Hamilton's Emergency

M. William Pasel, coordonnateur des mesures d'urgence, Services d'urgence de Hamilton, Hamilton: Honorables sénateurs, mesdames et messieurs, je suis fier de représenter ce soir la ville d'Hamilton, et j'espère pouvoir partager avec vous certaines réflexions, certaines inquiétudes, et indiquer certaines lacunes potentielles dans le programme de protection civile de la ville d'Hamilton, et aussi vous offrir des solutions tangibles susceptibles de vous aider dans la tâche que votre comité s'est fixée. La ville d'Hamilton a adopté certaines initiatives uniques et il est possible qu'elles soient adaptables à d'autres collectivités, et j'y reviendrai plus tard.

Pour mieux vous situer le problème, permettez-moi de vous parler un peu de la ville d'Hamilton. La ville d'Hamilton qui compte un peu plus de 500 000 habitants s'étend sur 1 200 kilomètres carrés. C'est la neuvième ville du pays et l'une des plus anciennes de l'Ontario. C'est une ville qui regroupe diverses communautés et qui offre à ses résidents et à sa population active toutes sortes de possibilités de croissance. Comme vous le savez, notre ville doit sa notoriété à son activité industrielle, principalement l'industrie métallurgique, sans toutefois s'y limiter. D'autres secteurs sont en train d'émerger. Le port d'Hamilton est le plus grand et le plus important sur cette rive des Grands Lacs. L'aéroport international d'Hamilton est une plaque tournante pour le transport des marchandises. Hamilton est aussi un centre de recherche médicale, avec l'Université McMaster.

On m'a demandé de vous parler de nos problèmes d'intervention d'urgence et des lacunes potentielles dans notre programme de protection civile, tout en précisant nos relations avec d'autres organisations. Demander à une seule personne de répondre à toutes ces questions est une tâche assez impressionnante. Cependant, je pense pouvoir le faire, fort de mon expérience dans ce domaine.

J'ai été pendant 26 ans premier intervenant pour la Ville d'Hamilton dans les services d'incendies. Ensuite, j'ai eu le privilège de servir la Ville de Hamilton en tant que coordonnateur de la gestion des urgences. C'est pour cela, je l'espère, que je suis sans doute le mieux placé pour vous parler du point de vue des intervenants ainsi que de celui de la ville sur ces questions. J'espère que mon expérience unique pourra vous assister dans votre travail et pourra aussi aider d'autres municipalités, la province de l'Ontario, et, je l'espère, tout le pays.

En termes de protection civile, la ville de Hamilton est une des villes les plus actives, les plus créatives et est à l'origine d'une des initiatives collectives les plus solides de la province. J'y reviendrai tout à l'heure en détail.

Avant de venir vous voir, j'ai questionné les membres des services de police d'Hamilton ainsi que le directeur des services d'urgence d'Hamilton, qui est le directeur général, responsable à la fois des services d'incendie et des services médicaux d'urgence. J'ai parlé au médecin hygiéniste et aux membres du secteur hospitalier. J'ai aussi inclus mon expérience de coordonnateur de

Management Co-ordinator. With your indulgence, I should now like to share these perspectives.

Hamilton has a composite fire department, totalling 800 firefighters. It also has 200 personnel in emergency medical services. Our Fire Chief believes that the federal government should follow the lead of our American counterpart and provide a better grant program for local emergency services to acquire the necessary tools and training to deal with issues around weapons of mass destruction, mass casualties and mass decontamination.

We recognize and respect the current provincial and national initiatives: the CBRN response teams, the heavy urban search and rescue teams and the CBRN training. We believe that there should be aggressive stockpiles of equipment and resources to address these issues and the medical repercussions following these incidents. This is all based on ground-level support.

We currently have a hazardous materials team within our fire service. However, we are now being asked to partner and assist neighbouring communities. Who will backfill for us? It is nice for us to go down the road and help our neighbours, but when we leave Hamilton, who is looking after our needs?

What about multiple events in Hamilton and surrounding jurisdictions, like the anthrax calls following 9/11? We were besieged, as many communities were, with anthrax calls. We have the capacity to respond, but to one full-blown event at a time. We were receiving multiple calls. We had to be proactive and creative. We formed an integrated response. We coupled firefighters and police officers, depending upon the criteria of the response that came in. With that, we found that we could respond threefold. If we had a legitimate case or call, we ramped it up to the next level and it received a full response.

We feel that we are doing everything we can with the resources we have. We need the province and the federal government to provide the funding to be able to respond from the ground up, as we are forced to do. This goes beyond JEPP and other institutional funding. This should be specifically for emergency responders and should not be available as a discretionary grant, but fast-tracked for emergency responders. We are very late in having this resource available to our emergency responders and they will not be in the best possible position to succeed without this funding.

In talking about the Hamilton Police Service, we are describing a department that has a strength of 1,100. The Hamilton Police Service is satisfied that they have a competent system of acquiring and sharing intelligence. They feel that they have a cooperative, systematic approach that is working very effectively. The police service does feel strongly, however, that a strategic response from both provincial and federal agencies is missing. They feel these

la gestion des urgences d'Hamilton. Si vous me le permettez, j'aimerais maintenant vous livrer le fruit de ces consultations et de mes réflexions.

Les services d'incendie d'Hamilton comptent 800 pompiers, ainsi que 200 personnes affectées aux services médicaux d'urgence. D'après le chef de nos pompiers, le gouvernement fédéral devrait suivre l'exemple de nos homologues américains et offrir un meilleur programme de subventions aux services d'urgence locaux pour qu'ils acquièrent les outils et la formation nécessaires à l'intervention, qu'il s'agisse d'armes de destruction massive, d'incidents ayant fait des victimes innombrables ou provoqué une énorme contamination.

Nous prenons acte des initiatives actuelles, tant provinciales que nationales et les respectons: les équipes d'intervention CBRN, les équipes renforcées de recherche et de sauvetage urbains et la formation CBRN. D'après nous, il serait essentiel d'avoir des réserves de matériel et de ressources pour répondre à ce genre d'événements et aux conséquences médicales qu'ils entraînent. C'est au niveau du terrain que le travail se fait.

Nos services d'incendie comptent actuellement une équipe spécialisée dans les produits dangereux. Cependant, on nous demande maintenant d'aider les communautés avoisinantes. Qui nous aidera si notre personnel est ailleurs? C'est bien gentil d'aller aider les voisins, mais quand nous ne sommes plus à Hamilton, qui s'occupe de notre ville?

Que se passerait-il si Hamilton et plusieurs autres communautés étaient touchées en même temps, comme par exemple avec la vague d'alertes à la maladie du charbon après le 11 septembre? Comme beaucoup d'autres collectivités, nous avons été inondés d'alertes de ce genre. Nous avons les moyens d'intervenir, mais à condition qu'il n'y ait qu'un seul incident de ce genre à la fois. Nous avons reçu une multitude d'appels. Il nous a fallu être créatifs. Nous nous sommes décidés pour une intervention intégrée. Nous avons associé pompiers et policiers en fonction des critères d'intervention. Nous avons ainsi pu mettre en place une intervention à trois niveaux. Si l'appel ou le cas était légitime, nous passions au niveau suivant avec intervention totale.

Nous estimons faire tout ce que nous pouvons avec les ressources que nous avons. Il faut que la province et le fédéral nous procurent le financement nécessaire pour intervenir sur le terrain. Le PCPC et les autres financements institutionnels n'y suffisent pas. Il faudrait que ce financement soit exclusivement destiné aux intervenants d'urgence et pas sous forme de contribution discrétionnaire mais de manière ponctuelle chaque fois que c'est nécessaire. Nos intervenants sont souvent les derniers sur la liste et sans ce financement ils ne sont pas dans la meilleure des positions possibles pour réussir.

Les services de police de Hamilton comptent 1 100 membres. Ils se disent satisfaits du système d'acquisition et de partage des renseignements. Ils estiment que leur approche coopérative et systématique est très efficace. Cependant, ils se plaignent de l'absence d'une intervention stratégique tant des agences provinciales que fédérales. Selon eux, il faut que ces agences coordonnent leur rôle d'intervention en réponse à des événements

agencies must coordinate their roles in developing responses to emergency events. This strategy should produce an agreement on funding, structures and an inventory of expertise and equipment. These kinds of threats are well beyond the capability of municipalities acting in isolation at ground level.

We need to look at the United Kingdom and the IRA experiences, Israel and their experience over the years with terrorism but, most importantly, we need to look at the U.S. and the lessons learned from the World Trade Center and Oklahoma City. We should not be reinventing the wheel, but learning from others instead.

There is a need to consider a federal agency that responds to these tragedies. Hamilton's international airport currently has no police presence at all. This is a thriving, booming airport with departures increasing at a tremendous rate. Transport Canada needs to address this issue with the Hamilton Police Service. As well, Hamilton's port authority is one of the most important ports this side of the Great Lakes. We have marine units that are available, but the lack of a strong security system puts the port in a vulnerable situation.

The Medical Officer of Health reports that the importance of this department has elevated them to the rank of emergency responders, in their eyes. To this end, they feel that the adequacies of public health departments should be reconsidered in Canada. In general, public health agencies are staffed as a nine-to-five agency. Their mandate is to develop programs based on the mandatory core guidelines developed by provincial ministries of health. The fact is, though, that they must respond as if they were 24/7 agencies that are set up to do emergency work on a continuous basis. They are not, however, staffed like that. They have little, if any, surge capacity.

A typical example is the SARS outbreak. They are working around the clock and they do not have the resources. Toronto has asked Hamilton for help. We sent an associate medical officer of health to Toronto. We also freed up two public health inspectors. Hamilton is willing to help. We know there are vulnerabilities in other municipalities.

In summary, the issue is not equipment, rather, it is the disconnect between the expectation of being a first response agency while, in reality, being built like a nine-to-five agency.

In recent history in Hamilton, we have had water situations, including major leaks. In every one of those incidents, Public Health was one of the lead agencies. It is not necessarily the people with guns and hoses who will come to our rescue.

Another issue is the lack of pre-vaccinated emergency responders and public health officials to deal with the re-emergence of smallpox. This absence of vaccinated personnel would be a major problem, in terms of both avoiding panic among key personnel and holding the fort while others are vaccinated. It would take 10 days for that to happen. There is

urgents. La stratégie devrait comprendre un accord de financement et de structure et un répertoire de spécialistes et de matériel. Ce genre de menaces dépassent de loin les capacités d'intervention sur le terrain des municipalités.

Il faudra tirer des enseignements de l'expérience du Royaume-Uni avec l'Irak, d'Israël avec le terrorisme, mais, surtout des enseignements tirés par les États-Unis avec le World Trade Center et Oklahoma City. Il ne faudrait pas réinventer la roue mais profiter de l'expérience des autres.

Il faudrait envisager la création d'une agence fédérale pour répondre à ces tragédies. Actuellement, il n'y aucune présence policière à l'aéroport international de Hamilton. C'est un aéroport en pleine expansion avec des fréquences de départ qui ne cessent d'augmenter. Il faudrait que Transports Canada discute de cette question avec les services de police de Hamilton. Le port de Hamilton est un des ports les plus importants de ce côté-ci des Grands Lacs. Nous avons des unités maritimes mais l'absence d'un véritable système de sécurité met le port en position de vulnérabilité.

Selon le médecin hygiéniste, l'importance de ce service en fait désormais, à ses yeux, un intervenant d'urgence. Il estime en conséquence qu'il faudrait reconsidérer l'adéquation des services de santé publique au Canada. D'une manière générale, les services de santé publique sont ouverts de neuf à cinq. Ils ont pour mandat de mettre en place des programmes fondés sur les directives obligatoires élaborées par leur ministre provincial de la Santé. En réalité, il leur faut répondre comme s'ils étaient ouverts 24 heures sur 24 sept jours sur sept comme des services d'urgence. Malheureusement, ce n'est pas le cas de la manière dont ils sont dotés en personnel. En cas de surchauffe, ils n'ont pas les ressources nécessaires.

L'épidémie de syndrome de détresse respiratoire est un exemple typique. Ils travaillent 24 heures sur 24 et n'ont pas les ressources nécessaires. Toronto a demandé l'aide de Hamilton. Nous avons envoyé notre médecin hygiéniste associé à Toronto. Nous avons aussi libéré deux inspecteurs de santé publique. Hamilton est prête à aider. Nous savons qu'il y a des vulnérabilités dans d'autres municipalités.

En résumé, le problème ce n'est pas le matériel, plutôt, c'est la croyance fallacieuse de l'existence d'une agence d'intervention alors qu'en réalité c'est un simple service qui travaille de neuf à cinq.

Dernièrement, à Hamilton, nous avons connu des problèmes d'eau, y compris de grosses fuites de canalisation. Chaque fois le premier intervenant a été la santé publique. On n'a pas besoin de gens avec des revolvers ou des tuyaux d'arrosage pour ce genre d'incidents.

Un autre problème avec la recrudescence de variole c'est que nos intervenants d'urgence et nos agents de santé publique ne sont pas vaccinés. Cette absence de personnel vacciné pourrait causer un grave problème, il n'y aurait personne pour éviter la panique et tenir le fort pendant que les autres se font vacciner. Pour vacciner tout le monde il faut une dizaine de jours. Ce genre d'initiative

recognized reluctance to this initiative. However, the reasons for this reluctance should be addressed and remedied through compensation, education and strategic responses.

The last group that we talked about were hospitals. The ability of Canada's hospitals to respond to emergencies is critical to the nation's relative level of emergency preparedness. There is a real void in mass decontamination equipment, resources and procedures at all of Hamilton's hospitals. As previously mentioned, we do have some Hazmat response capability, but we would be exhausting our decontamination ability at the site and would not be capable of assisting at a hospital. If a contaminated person entered a hospital, they could take out the entire area. There needs to be a decontamination standard and funding available to facilitate meeting the standard, in order for every hospital to ramp up an external system of decontamination.

The last point I want to make concerns Hamilton's emergency preparedness proactive programs.

Prior to the amalgamation of 2001, the City of Hamilton had mutual assistance agreements with our immediate neighbours. When we amalgamated, those immediate neighbours became a part of Hamilton, so we had to stretch out. In May of 2001, we put into effect mutual agreements with geographic areas on the outside border of the new City of Hamilton. Then, 9/11 happened and we realized that there was no help coming. Mayor Wade gave permission for the City of Hamilton to extend an offer for mutual assistance from the U.S. border, including the region of Niagara, through the GTA, over and including the region of Durham. This potential partnering involved 7.5 million people. That is unprecedented. As well, Emergency Measures Ontario was trying to create the first joint emergency coordinating committee in the Golden Horseshoe. There were no takers.

However, Hamilton put its hand up and proactively created the first joint emergency coordinating committee in the Golden Horseshoe. It takes some nerve to cross the line and put your hand up. We did that. As my colleague Rudy has just mentioned, London received an emergency preparedness award. Hamilton was equal to that task as well. I applaud Rudy and the City of London, because I know what it takes to do that.

The last thing is a solution offered by the City of Hamilton to others. The City of Hamilton created what has been termed as the "best emergency preparedness training video ever." This video was produced during our municipal emergency exercise. It shows every aspect of a municipal emergency preparedness program. We initially created this as a training tool for internal use, but because of its high quality and universal aspects, we feel it can be used as a quick fix and how-to tool for every community in the nation. Initiatives have been taken to partner with the province and the nation to support this video at all municipalities. We have been frustrated by the response to this creative resourceful tool.

n'est pas très bien reçue. Pour qu'elle soit mieux reçue, il faudrait prévoir des indemnités et mettre en place une stratégie d'éducation et d'intervention.

Le dernier groupe dont nous avons discuté est celui des hôpitaux. La capacité des hôpitaux canadiens à répondre aux urgences est capitale en termes de niveau relatif de protection civile de la nation. Il y a un manque criant de matériel de décontamination, de ressources et de procédures dans tous les hôpitaux de Hamilton. Comme je l'ai déjà dit, nous avons une certaine capacité d'intervention pour les produits dangereux, mais toutes nos ressources de décontamination seraient épuisées sur le site et il n'y aurait plus rien pour l'hôpital. Qu'une personne contaminée entre à l'hôpital et tout le secteur risque d'être contaminé. Il faut une norme de décontamination et le financement nécessaire pour respecter cette norme pour que chaque hôpital puisse jouer son rôle.

Mon dernier point concerne les programmes proactifs de protection civile de Hamilton.

Avant la fusion de 2001, la Ville de Hamilton avait des ententes d'assistance mutuelle avec ses voisins immédiats. Lorsque nous avons fusionné, ses voisins immédiats ont été intégrés à Hamilton et il a fallu trouver le moyen de couvrir tout le territoire. En mai 2001, nous avons conclu des ententes mutuelles avec des localités ne faisant pas partie du territoire la nouvelle Ville de Hamilton. Puis les événements du 11 septembre sont arrivés et nous avons compris que nous ne pouvions compter sur aucune aide. Le maire, M. Wade, a autorisé la Ville de Hamilton à faire une offre d'assistance mutuelle à partir de la frontière américaine, incluant la région de Niagara jusqu'au Toronto métropolitain et la région de Durham. Ce partenariat potentiel concernait 7,5 millions d'habitants. C'était sans précédent. Mesures d'urgence Ontario voulait aussi créer le premier comité mixte de coordination des urgences du Golden Horseshoe. Personne n'était intéressé.

Hamilton s'est portée volontaire et a créé le premier comité mixte de coordination des urgences du Golden Horseshoe. Il nous a fallu un certain courage pour nous porter volontaires mais nous l'avons fait. Comme mon collègue Rudy vient de le dire, London a reçu le prix de la protection civile. Hamilton n'est pas loin de le mériter aussi. J'applaudis Rudy et la Ville de London car je sais ce que cela représente.

La dernière chose est une solution offerte par la ville de Hamilton aux autres villes. La Ville de Hamilton a créé ce qui a été qualifié de «meilleure vidéo de formation à la protection civile jamais réalisée». Cette vidéo a été réalisée pendant notre exercice d'urgence municipal. Elle décrit tous les aspects du programme de protection civile municipal. Au départ, nous l'avions réalisée pour nous en servir comme outil de formation à usage interne, mais à cause de sa grande qualité et de ses aspects universels, nous avons pensé qu'elle pourrait être utilisée comme ressource immédiate par toutes les communautés du pays. En partenariat avec la province et le pays, des initiatives ont été prises pour financer la distribution de cette vidéo à toutes les municipalités. Malheureusement, les résultats ne sont pas probants.

I have provided a copy for each of the senators to peruse and, hopefully, endorse. In return, I would like to walk away from here feeling that a channel of communication has been created from the City of Hamilton to each of you senators, to your committee, in order to continue to grow and share.

The Chairman: We certainly appreciate your reaching out to us. Let us reach back in return. We thank you for the videos. I assume the clerk has them and we look forward to seeing them.

Senator Smith: I had some questions regarding money for the previous panel, that ever-present challenge. I might ask you some of the same questions.

To keep it simple, according to section 92(13) of the British North America Act, municipalities are totally the creatures of the province. That, of course, was re-passed, so to speak, when the Constitution was patriated in 1982.

For the federal government to get into this area, we look for certain benchmarks of commitment being a priority area for spending and some degree of cost sharing. For us to try to make the case for serious federal dollars going to an area that does not even fall within our jurisdiction is a pretty steep hill to climb and a pretty hard sell.

Mr. Fries, towards the end of your presentation, you mentioned that a request was made for an appropriate medical supply to at least provide first responders in the event of some serious attack of something or other, and the request was denied by council.

I then heard Mr. Pasel applauding London for certain initiatives it has taken. What initiatives did London commit to in finance post 9/11 that would fall into the category to which he referred?

Mr. Fries: Post 9/11, the Hazmat threat from, for example, anthrax and smallpox, was quite apparent. Dr. Pollet, Medical Officer of Health for London-Middlesex, formed a committee to deal with CBRN health and pandemic influenza planning. Part of the program was to have a stockpiling of drugs to combat the infection of anthrax and smallpox. Dr. Pollet presented that to city council, and that request was denied. For the reasons I stated, council felt that the responsibility was either a federal or a provincial responsibility.

Senator Smith: Do you know what the estimated cost of that was?

Mr. Fries: The initial cost was in the vicinity of \$46,000. That would have provided a few hundred doses and we would have been able to treat first responders.

Senator Smith: Do you have the feeling that, if there were some sort of cost sharing, the City of London would participate, or would it say, "Province, feds, it is all your baby"? What is the mood?

J'ai fourni à chacun des sénateurs une copie pour qu'ils la regardent en espérant qu'ils l'appuient. J'aimerais en retour partir d'ici avec le sentiment de la mise en place d'un canal de communication entre la Ville de Hamilton et votre comité pour la poursuite de nos efforts mutuels.

Le président: Nous vous remercions certes de votre geste. Faisons-en un aussi. Merci pour ces vidéos. Je suppose que c'est la greffière qui les a et nous nous ferons un plaisir de les visionner.

Le sénateur Smith: J'ai posé aux témoins précédents quelques questions d'argent, problème omniprésent. Je pourrais vous poser les mêmes.

Pour être simple, selon le paragraphe 92(13) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, les municipalités sont exclusivement des créatures des provinces. Bien entendu, cette disposition a été réadoptée, pour ainsi dire, quand la Constitution a été rapatriée en 1982.

Pour que le gouvernement fédéral intervienne dans ce domaine, il y a certains engagements à respecter en matière de dépenses et de partage des coûts. Essayer de convaincre le fédéral de financer des activités dans un domaine qui ne relève pas de ses compétences n'est pas la chose la plus facile à faire du monde.

Monsieur Fries, vers la fin de votre présentation, vous avez indiqué que l'on avait demandé que des fournitures médicales suffisantes soient disponibles pour protéger à tout le moins les premiers intervenants dans l'éventualité d'un attentat ou sinistre grave, et que le conseil a rejeté cette demande.

J'ai ensuite entendu M. Pasel louer London pour certaines initiatives qu'elle a prises. Quelles initiatives London peut-elle s'engager à financer après les événements du 11 septembre, qui relèveraient de la catégorie dont vous avez parlé?

M. Fries: Après les événements du 11 septembre, la menace que présentaient des matières dangereuses, par exemple l'anthrax et la variole, était assez apparente. Le Dr Pollet, médecin hygiéniste de London-Middlesex, a constitué un comité chargé d'établir un plan en cas d'incident CBRN et en cas de grippe pandémique. Une partie du programme prévoyait l'accumulation de stocks de médicaments pour combattre l'anthrax et la variole. Le Dr Pollet a présenté ce plan au conseil municipal et la demande a été rejetée. Pour les raisons que j'ai énoncées, le conseil estimait qu'il s'agissait d'une responsabilité soit fédérale, soit provinciale.

Le sénateur Smith: Savez-vous à combien en était évalué le coût?

M. Fries: Le coût au départ se situait aux alentours de 46 000 \$. Cela aurait fourni quelques centaines de doses et nous aurait permis de traiter les premiers intervenants.

Le sénateur Smith: Avez-vous l'impression que s'il existait une formule quelconque de partage des coûts, la Ville de London y participerait, ou considérerait-elle qu'il s'agit d'une responsabilité provinciale ou fédérale? Quel est le climat qui règne à l'heure actuelle?

Mr. Fries: If I am correct, just recently, CBRN was not fundable through JEPP. I saw the documentation not too long ago where there was something like \$2 million available for CBRN issues. Prior to that, I do not think there was cost-sharing funding between JEPP and communities. CBRN was not eligible.

Senator Smith: You may be correct. I do not know. I am not familiar with that program. The point I am trying to get at is, in terms of whatever it is that falls within the area of jurisdiction for municipalities, the provinces are happy to take federal money for anything. The more manna from heaven, for which they love to take credit, the better. However, they do not want it going directly to the recipients; they want to channel it.

When it comes to federal legislators figuring out where their precious and limited dollars go, it is a hard sell if the level of government that wants to receive it will not ante up to the table to take some piece of the action, not a disproportionate share, but some piece of the action.

Mr. Pasel, you have been listening to these musings. What are your thoughts on this challenge that you cannot ignore?

Mr. Pasel: There is a role of responsibility that affects all levels. Certainly, the ground level will be the responders. They will hold the fort. They must put themselves and their people in the best possible position to succeed.

Post 9/11, the City of Hamilton has come to the table and partnered with the federal government through JEPP for an enhanced CBRN plan. The City of Hamilton has anted up \$78,000 for a new EOC, totally updated, state of the art, as you will see in the video.

Yes, it is a tough sell. It is a tough sell at the federal level. It is an even tougher sell at the municipal level.

Senator Smith: They are responsible.

Mr. Pasel: There are no dollars there. There have been cutbacks, slashes and downsizing, while, at the same time, their responsibilities are growing.

Since 9/11, there are no rules. Anything goes. We have to be prepared to face anything, and that is frightening. You try to do your best. An all-hazard approach is fine for tornados, hurricanes and snowstorms, but we are not talking about those any more. The bar has been raised to a scary height, and we are going at it very aggressively, but we cannot do it all. We have reliance on

M. Fries: Si je ne me trompe pas, il n'y a pas longtemps, les plans en cas d'incident CBRN ne pouvaient pas être financés par l'intermédiaire du Programme conjoint de protection civile. Il n'y a pas tellement longtemps, j'ai vu des documents qui indiquaient qu'un montant approximatif de 2 millions de dollars était prévu pour les incidents CBRN. Auparavant, je ne crois pas qu'il existait des modalités de partage des coûts entre le Programme conjoint de protection civile et les collectivités. Les plans en cas d'incident CBRN n'étaient pas alors admissibles à ce genre de financement.

Le sénateur Smith: Vous avez peut-être raison, je l'ignore. Je ne connais pas bien ce programme. Là où je veux en venir, peu importe ce qui relève de la sphère de compétence des municipalités, les provinces sont heureuses d'accepter l'argent du fédéral pour quoi que ce soit. Plus il y a de manne qui tombe du ciel et pour laquelle elles adorent s'en attribuer le mérite, mieux c'est. Elles ne veulent toutefois pas que ces fonds soient versés directement aux destinataires; elles veulent les canaliser.

Lorsque les législateurs fédéraux essaient de déterminer à qui seront attribués les fonds précis et limités dont ils disposent, ils hésiteront à les attribuer au palier de gouvernement qui veut en bénéficier s'il n'accepte pas de contribuer jusqu'à un certain point à la mise, il ne s'agit pas ici d'une contribution disproportionnelle.

Monsieur Pasel, vous avez écouté ces réflexions. Que pensez-vous de cette difficulté que vous ne pouvez pas négliger?

M. Pasel: Il s'agit d'une responsabilité qui touche tous les niveaux. Il ne fait aucun doute qu'à la base se trouve les premiers intervenants. Ce sont eux qui monteront la garde. Ils doivent se placer, ainsi que leurs collaborateurs, dans la meilleure position possible pour réussir.

Après les événements du 11 septembre, la Ville de Hamilton a établi un partenariat avec le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme conjoint de protection civile afin d'élargir le plan prévu en cas d'incident CBRN. La Ville de Hamilton a contribué un montant de 78 000 \$ pour établir un centre moderne des opérations d'urgence, comme vous pourrez le constater dans la vidéo.

Effectivement, la situation n'est pas facile. Elle n'est pas facile au niveau fédéral. Elle est encore moins facile au niveau municipal.

Le sénateur Smith: Ils sont responsables.

M. Pasel: Il n'y a pas d'argent. Ils ont subi des compressions budgétaires, des réductions d'effectifs pendant que parallèlement leurs responsabilités sont en train de croître.

Depuis le 11 septembre, les règles n'existent plus. Tout est possible. Nous devons être prêts à faire face à toutes sortes de catastrophes, et cela est loin d'être rassurant. On tâche de faire de son mieux. Il est très bien d'avoir des plans multirisques dans le cas de tornades, d'ouragans et de tempêtes de neige, mais désormais, les risques dont on parle sont beaucoup plus

agencies as well. We are willing to put out, sacrifice and lead, but we are not the sovereign state of Hamilton either. We will do our best.

Senator Smith: I understand that. I appreciate the comment about the medical officer being sent to Toronto. I am sure that if the situation were in Hamilton, the quid pro quo would be there. We need not legislate that. That is just good sense and good manners.

Thank you Mr. Chairman. I hope you will ask the same question you asked the previous speakers about their awareness of the cases that may exist.

The Chairman: Perhaps you could talk to me about the model you would like to see. Should every city of a certain size have a full team? We are talking about southwestern Ontario now. Is it possible in southwestern Ontario to cover a number of municipalities, whether we are talking about Hamilton, Brantford, Kitchener or London, where you could have a centralized operation servicing the different communities? Could it be located in Camp Borden, for example, or a place that would be more centrally suited? Looking at all of southwestern Ontario, London is the geographic centre. You could cover Windsor, Sarnia and the Bruce Peninsula from there. Is that a rational approach from your perspective, gentlemen?

Mr. Fries, perhaps you would answer first.

Mr. Fries: I assume we are talking about CBRN, not just normal response. There are teams in Windsor, Toronto and Ottawa. Ottawa has a very good CBRN team. As a matter of fact, that was the first one.

We exchange ideas and talk back and forth. Those teams do exist. The response time from Ottawa is probably about eight hours; from Windsor, a minimum of four hours, and Toronto, probably the same. The idea is to have these teams respond to an event. That is good. That would work.

However, communities the size of London and perhaps Hamilton do think that they have an initial responsibility to deal with those situations with an immediate response, because that is what is required and expected. There would also have to be a provincial involvement. Probably the mayor would have to declare an emergency to involve the next level of government, going right up the line to the federal government.

The response time is the issue. How long does it take to have these teams come to London, for instance, to handle a situation?

effarants et c'est pourquoi nous ne ménageons aucun effort, mais nous ne pouvons pas tout faire. Nous devons faire appel aussi à des organismes. Nous sommes prêts à faire notre part, à nous sacrifier et à montrer la voie, mais nous ne sommes pas non plus l'État souverain de Hamilton. Nous ferons de notre mieux.

Le sénateur Smith: Je comprends. Je comprends ce qui a été dit à propos du médecin hygiéniste qui a été envoyé à Toronto. Je suis sûr que si cette situation se produisait à Hamilton, elle recevrait le même type d'aide. Il n'est pas nécessaire d'adopter des lois pour ce genre de choses. Il s'agit simplement de sens commun et de bonnes manières.

Je vous remercie, monsieur le président. J'espère que vous poserez la même question que vous avez posée aux intervenants précédents, à savoir s'ils sont au courant des cas susceptibles d'exister.

Le président: Vous pourriez peut-être me parler un peu plus du modèle que vous aimeriez voir adopter. Chaque ville d'une certaine taille devrait-elle compter sur une équipe complète? Nous sommes en train de parler maintenant du sud-ouest de l'Ontario. Est-il possible, dans le sud-ouest de l'Ontario, d'offrir un service centralisé à un certain nombre de municipalités, qu'il s'agisse de Hamilton, Brantford, Kitchener ou London? Ce service pourrait-il être situé à Camp Borden, par exemple, ou à un endroit qui serait plus centralisé? London est le centre géographique de l'ensemble du sud-ouest de l'Ontario. À partir de là, on pourrait desservir Windsor, Sarnia et la péninsule Bruce. À votre avis, messieurs, s'agit-il d'une approche rationnelle?

Monsieur Fries, vous pourriez peut-être répondre le premier.

M. Fries: Je pars du principe que nous parlons des interventions en cas d'incident CBRN, et non simplement des interventions habituelles. Il existe des équipes à Windsor, à Toronto et à Ottawa. Ottawa a une très bonne équipe d'intervention en cas d'incident CBRN. En fait, c'était la première équipe qui a été mise sur pied.

Nous échangeons des idées et nous entretenons le dialogue. Ces équipes existent effectivement. Le délai d'intervention à partir d'Ottawa est probablement d'environ huit heures; à partir de Windsor, il est d'un minimum de quatre heures et ce délai est probablement le même à partir de Toronto. L'objectif visé est que ces équipes puissent intervenir en cas d'incident. C'est une bonne approche qui fonctionnera.

Cependant, des villes de la taille de London et peut-être de Hamilton estiment en fait qu'elles ont une première responsabilité pour ce qui est d'intervenir immédiatement dans ce genre de situation, parce que c'est ce qui est exigé et ce à quoi on s'attend. Il faudrait aussi qu'il y ait une participation de la part de la province. Le maire devrait probablement déclarer une situation d'urgence pour obtenir la participation du prochain palier de gouvernement, jusqu'au palier fédéral.

Le problème, c'est le délai d'intervention. Combien de temps faut-il pour que ces équipes arrivent à London, par exemple, pour s'occuper d'un incident?

Mr. Pasel: I am aware of three teams. I was speaking to a colleague in Toronto and I asked, in terms of a hazardous materials response, how many folks would be coming down the highway towards Hamilton. The answer that I received was 12. Hamilton has 12. Any assistance is appreciated, but whether it is adequate, I do not know. What could 12 more people do?

We have talked about our inadequacy to decontaminate. With the decontamination equipment that we do have presently, we would be hard pressed to do eight to 10 an hour, so what would 12 more people mean? Granted — and I will put myself out on a limb here — they may have more efficient and more sophisticated equipment, and that would be appreciated. Twelve people coming down in a couple of trucks would be better than nothing. Certainly, we want more and more.

I do not know if that is the answer. Perhaps the answer lies in our ability to train more people internally. As you know, everything is ruled by the dollar. Everyone is coming to you with their hands out, I am sure. I am trying to identify issues and realistic solutions. Twelve more people would be more than what we had, and that would be a plus.

The Chairman: Both of you have armouries. Is this a militia role, perhaps?

Mr. Fries: No, sir. The militia, particularly in the London area, consists of 31 brigades. There is a service battalion, an infantry battalion, an armoured regiment, a service battalion and a naval unit. Their abilities for CBRN response are probably limited. Most of the equipment is probably in CFB Borden.

The Chairman: I did not mean to suggest that they have the equipment. My point is that they have the armouries, and armouries tend to be underused facilities. The militia has been looking for a role for some time. Each regiment may have 90 or 120 people who are used to working at odd hours and doing difficult tasks that one does not normally associate with the normal tasks that people undertake. I ask my question in that context. In planning for the future, would you think about that?

Mr. Fries: I would say so, yes. The military do train for many years and have equipment to deal with these things, probably more so than fire departments.

It is not so much the chemical threat that concerns us; it is the biological, radiological and nuclear portion of the threat that is of concern. Currently, the military and militia are probably better equipped and more capable of handling biological, radiological and nuclear response than any fire department. Yes, I see that as being a response that the reserve units could make.

M. Pasel: Je suis au courant de l'existence de trois équipes. Je parlais à un collègue à Toronto, à qui j'ai demandé, s'il y avait un déversement de matières dangereuses, combien de personnes fileraient vers Hamilton? On m'a répondu 12. Il y aurait 12 personnes pour Hamilton. Toute aide est appréciée, mais quant à savoir si elle est suffisante, je l'ignore. Que pourraient faire 12 personnes de plus?

Nous avons parlé de nos ressources insuffisantes en matière de décontamination. Compte tenu de l'équipement de décontamination que nous possédons à l'heure actuelle, nous aurions de la difficulté à décontaminer huit à dix sites à l'heure, donc à quoi serviraient 12 personnes de plus? Je conviens — et je vais risquer une supposition — qu'ils ont peut-être de l'équipement plus efficace et plus haut de gamme, et cela serait apprécié. Douze personnes qui arrivent dans quelques camions seraient mieux que rien. Il ne fait aucun doute que nous en voulons encore davantage.

J'ignore si c'est la solution. La solution consiste peut-être à pouvoir former un plus grand nombre de personnes à l'interne. Comme vous le savez, c'est l'argent qui mène. Je suis sûr que tout le monde vous demande de l'argent. J'essaie de déterminer les problèmes et d'y trouver des solutions réalistes. Douze personnes de plus, cela renforcerait notre effectif et ce serait un avantage.

Le président: Vos deux villes ont des manèges militaires. Ce serait peut-être un rôle que pourrait assumer la milice?

M. Fries: Non. La milice, surtout dans la région de London, se compose de 31 brigades. Il y a un bataillon des services, un bataillon d'infanterie, un régiment blindé, un bataillon des services et une unité navale. Leur capacité d'intervention en cas d'incident CBRN est probablement limitée. La plupart de l'équipement se trouve probablement à la base des Forces canadiennes de Borden.

Le président: Je ne voulais pas dire qu'ils possèdent l'équipement nécessaire. Là où je voulais en venir, c'est qu'on a des manèges militaires et que les manèges militaires ont tendance à être sous-utilisés. Il y a un certain temps que la milice se cherche un rôle. Chaque régiment peut avoir 90 ou 120 personnes habituées à travailler à toutes sortes d'heures et à exécuter des tâches difficiles que l'on n'associe pas habituellement avec les tâches habituelles qu'exercent les gens. Je pose ma question dans ce contexte. Dans votre planification, est-ce une chose que vous envisageriez?

M. Fries: Je dirais que oui. Les militaires reçoivent effectivement un entraînement pendant de nombreuses années et possèdent l'équipement nécessaire pour faire face à ce genre d'incident, probablement davantage que les services de lutte contre les incendies.

Ce n'est pas vraiment la menace d'incidents chimiques qui nous préoccupe mais plutôt les incidents biologiques, radiologiques et nucléaires. À l'heure actuelle, les militaires et la milice sont probablement mieux équipés pour s'occuper d'intervention en cas d'incident biologique, radiologique et nucléaire et mieux en mesure de le faire que tout service de lutte contre les incendies. Effectivement, je considère que ce pourrait être une intervention que pourraient assurer les unités de réserve.

The Chairman: What can you say about the view in Hamilton?

Mr. Pasel: If the militia had the will to undertake this, and were funded and trained properly, it would be a godsend. We would appreciate anything. We are looking for players, teammates, partners, team-building, and identifying resources. If it is doable, yes, we would do it.

The Chairman: Mr. Fries, you mentioned earlier that you had both a CSIS and a military liaison.

Mr. Fries: We have military a liaison, yes.

The Chairman: Did I hear you correctly about CSIS?

Mr. Fries: We have a liaison with CSIS through the police department.

The Chairman: Speaking to both of you, when you are conducting an exercise, do you have a military liaison? Are they aware of what is going on? Do they understand the plans of your city and your methodology? For example, if the DART team were to arrive from Petawawa, Kingston and Trenton, would they be in a position to integrate smoothly with the operations you have?

Mr. Fries: I belong to the garrison committee, which is a committee of 50 members. Industry, the fire department, the Fire Chief, the police chief, the community leaders and I belong to that. The idea of that committee is to foster military knowledge and a relationship and cooperation with municipalities. We do have 31 Brigade, Colonel O'Brien. At the last exercise I crashed a C-130 Hercules on the university property and 31 Brigade was there to observe us. We use the military police to provide security, although you must keep in mind that, before we get DND involved, we must go through the provincial level.

The Chairman: With regard to Hamilton, do you have military liaison during your exercises and do your police have a relationship with CSIS?

Mr. Pasel: The police do have a relationship with CSIS. The police have a relationship with all governing bodies of police institutions.

We have left space available at our emergency operations centre for these ad hoc members, whether they be personnel from hospitals, the military or schools. These people can come in, and get ready to go with us. We involved the military in our Emergency Preparedness Day. They came with their equipment. We introduced them to the community, to their partners and emergency responders right across the board. The City of Hamilton is trying to build on this, and it is being done through inclusion.

The Chairman: If you had to come up with a priority wish list, what would be your first priorities, and what is the price tag that goes with them?

Le président: Quelle est l'opinion de Hamilton?

M. Pasel: Si la milice voulait entreprendre une telle tâche, et recevrait un financement et un entraînement adéquats, ce serait une bénédiction. Nous serions reconnaissants pour toute aide que nous pourrions recevoir. Nous sommes à la recherche d'intervenants, de partenaires, nous voulons constituer des équipes et déterminer les ressources qui existent. Si c'est faisable, oui, nous le ferions.

Le président: Monsieur Fries, vous avez indiqué plus tôt que vous assuriez une liaison militaire et avec le SCRS.

M. Fries: Nous avons effectivement une liaison militaire.

Le président: Vous ai-je bien compris lorsque vous avez parlé du SCRS?

M. Fries: Nous assurons une liaison avec le SCRS par l'intermédiaire du service de police.

Le président: Je m'adresse à vous deux: lorsque vous effectuez un exercice, assurez-vous une liaison militaire? Les militaires savent-ils ce qui se passe? Comprennent-ils les plans et la marche à suivre établis par votre ville? Par exemple, si l'équipe d'intervention en cas de catastrophe arrivait de Petawawa, Kingston et Trenton, serait-elle en mesure de s'intégrer facilement aux opérations que vous avez mises sur pied?

M. Fries: Je fais partie du comité de garnison, qui compte 50 membres. En font partie les représentants de l'entreprise, les services de lutte contre l'incendie, le chef des pompiers, le chef de police et les représentants de la collectivité. Ce comité veut encourager les connaissances militaires et promouvoir les relations et la coopération avec les municipalités. Nous avons la 31^e brigade, le colonel O'Brien. Lors du dernier exercice, j'ai fait poser un Hercules C-130 sur les terrains de l'université et la 31^e brigade était là pour nous observer. Nous utilisons la police militaire pour assurer la sécurité, mais il ne faut pas oublier qu'avant d'obtenir la participation du MDN, nous devons passer par le palier provincial.

Le président: En ce qui concerne Hamilton, assurez-vous une liaison militaire au cours de vos exercices, et vos services policiers entretiennent-ils des relations avec le SCRS?

M. Pasel: La police entretient effectivement des relations avec le SCRS et avec toutes les instances dirigeantes des institutions policières.

Nous avons prévu de la place à notre centre des opérations d'urgence pour ces membres spéciaux, qu'il s'agisse de personnel des hôpitaux, des militaires ou des écoles. Nous pouvons donc accueillir ces personnes qui se prépareront à travailler avec nous. Nous avons demandé la participation des militaires lors de notre Journée de la Protection civile. Ils sont arrivés munis de leur équipement. Nous les avons présentés à la collectivité, à leurs partenaires et à tous les intervenants en cas d'urgence. La Ville de Hamilton essaie d'élargir cette d'initiative, grâce à l'inclusion.

Le président: Si vous deviez établir une liste des choses que vous souhaitez avoir, quelles seraient vos grandes priorités et quel serait le coût qui s'y rattache?

Mr. Fries: My first priority would be to have the resources, manpower and funds to start the framework for a community emergency management program, which is mandated now through Bill C-148.

I am the community Emergency Manager Co-ordinator for the City of London and nine municipalities in the county. The county population is about 66,000. These communities have limited resources. Some of them are very small. They were unaware of the requirements of this new program until recently. I go out to municipal councils in the evenings, because the people who fulfil those functions are part-time elected officials. The only full-time people are the clerks and support staff.

The Chairman: Do you go out as far as Strathroy?

Mr. Fries: Yes, there are nine municipalities in the county of Middlesex.

I give them a PowerPoint presentation on the program. They are amazed at how much time, effort and funds are required to initiate this new program for the essential level. There will be the enhanced level the next year and the comprehensive level the year after.

Mr. Pasel from the City of Hamilton probably faces the same challenge.

My wish list would include the resources and the ability to initiate this program by next year.

The Chairman: Help us with the first level. How many people will you need? What new equipment will you need? What will the price tag be? What will the capital costs be and what will it cost per year to run?

Mr. Fries: In the City of London, the tax base is larger than in the small county communities. All the municipalities had was an emergency response plan. I have written to every one of them and standardized that.

One community had an exercise last year that I wrote and administered. For six years, none of the communities conducted an exercise. All they had was a plan. Now they need a fully operational EOC centre. As Mr. Pasel said, the City of Hamilton spent \$77,000. That would include a backup power generator, dedicated lines, hook-ups for audio-visual and computer hook-ups. That would cost about \$40,000 or \$50,000. You also need an alternate EOC, which is an added expense. They must designate an alternate community emergency management coordinator. That is usually the Fire Chief. Except for in the municipality of Strathroy, the fire chiefs in the county are part time and earn about \$5,000 or \$6,000 per year. Suddenly they will have to attend four-day training courses. Mr. Pasel and I just completed that course. They have to put an additional 10 to 15 hours per week into this program. They have to form committees of six or seven

M. Fries: Ma grande priorité serait de disposer des ressources, de la main-d'oeuvre et du financement nécessaires pour établir le cadre d'un programme communautaire de gestion des situations d'urgence, rendu désormais obligatoire par le projet de loi C-148.

Je suis le coordonnateur de la gestion communautaire des situations d'urgence pour la Ville de London et neuf municipalités dans le comté. La population du comté est d'environ 66 000 habitants. Ces collectivités ont des ressources limitées. Certaines d'entre elles sont très petites. Elles n'ont appris que tout récemment les exigences de ce nouveau programme. Je vais aux réunions des conseils municipaux en soirée, parce que ceux qui exercent ces fonctions sont des représentants élus à temps partiel. Les seules personnes qui travaillent à temps plein sont les secrétaires municipaux et le personnel de soutien.

Le président: Allez-vous jusqu'à Strathroy?

M. Fries: Oui, il y a neuf municipalités dans le comté de Middlesex.

Je leur ai fait une présentation PowerPoint sur le programme. Ils sont stupéfaits de constater le temps, les efforts et les fonds qui sont nécessaires pour mettre sur pied ce nouveau programme au niveau essentiel. Le niveau amélioré suivra l'année prochaine puis l'année d'après, le niveau intégré.

M. Pasel, de la Ville de Hamilton, est probablement aux prises avec les mêmes difficultés.

Je voudrais donc entre autre avoir les ressources et la capacité de lancer ce programme d'ici l'année prochaine.

Le président: En ce qui concerne le premier niveau, de combien de gens aurez-vous besoin? Quel sera le nouvel équipement dont vous aurez besoin? Quel en sera le coût? Quels en seront les coûts d'immobilisations et quel en sera le coût d'administration annuel?

M. Fries: Dans la Ville de London, l'assiette fiscale est plus importante que dans les petites collectivités de comté. Tout ce que les municipalités avaient, c'est un plan d'intervention en cas d'urgence. J'ai écrit à chacune d'entre elles pour en assurer l'uniformisation.

Notre collectivité a participé à un exercice l'année dernière que j'ai préparé et administré. Pendant six ans, aucune des collectivités n'a procédé à un exercice. Tout ce qu'elles avaient, c'était un plan. Maintenant, elles ont besoin d'un centre des opérations d'urgence entièrement fonctionnel. Comme M. Pasel l'a dit, la Ville de Hamilton a dépensé 77 000 \$. Cela comprendrait une génératrice de réserve, des lignes spécialisées, des raccordements pour l'équipement audiovisuel et les ordinateurs. Cela coûterait environ 40 000 ou 50 000 \$. On a également besoin d'un autre coordonnateur de gestion communautaire des situations d'urgence, ce qui constitue une dépense supplémentaire. Il faut désigner un coordonnateur auxiliaire, chargé de la gestion communautaire des situations d'urgence. Il s'agit habituellement du chef des pompiers. Sauf dans la municipalité de Strathroy, les chefs de pompiers du comté travaillent à temps partiel et gagnent

with representation from fire, police, EMS, community volunteers, school boards and land-use planners.

The Chairman: A couple of hours here, a couple of hour there, and pretty soon you are working full time.

Mr. Fries: Yes, sir.

The Chairman: How many people do you need in Middlesex to have a proper team?

Mr. Fries: Each community is required by the act to form its own team consisting of six, seven or eight people, depending on the size.

The Chairman: Are these people permanent or volunteers?

Mr. Fries: They could be volunteers or part-time employees of the community.

The Chairman: If my math is right, the cost of eight part-time people in each community would be around \$100,000.

Mr. Fries: It would probably not be that much. The fire chief is already an employee of the community.

The Chairman: I meant in capital costs. Could you put together an emergency operations centre and a backup for \$100,000?

Mr. Fries: I would say so, sir.

The Chairman: Then your annual budget would be \$20,000 or \$30,000?

Mr. Fries: Yes, to maintain the program.

The Chairman: Moving up to the enhanced level, what do you then have?

Mr. Fries: Currently, most communities in Ontario have all-generic emergency plans. At the enhanced level, the plans must be risk-specific. In other words, for each risk that you identify in the risk assessment and hazards analysis, you must write a new plan.

The Chairman: You say that you have an all-generic risk plan. In the West, we were told that all-generic risk plans do not work. For example, you said that two different railroads go through your city. We heard that Hamilton has a number of industries that are unique to the city, and obviously the geography of Hamilton is vastly different from the geography of London.

Can you describe to me why there are generic plans in Ontario when in the West we are told that you must have a unique plan for each community?

environ 5 000 ou 6 000 \$ par année. Soudainement, ils devront assister à des cours de formation de quatre jours. M. Pasel et moi-même venons de terminer ce cours. Ils devront consacrer dix à quinze heures supplémentaires par semaine à ce programme. Ils devront former des comités de six ou sept représentants des services de lutte contre les incendies, des services policiers, des services de gestion des situations d'urgence, des bénévoles communautaires, des commissions scolaires et des responsables de l'aménagement du territoire.

Le président: Quelques heures par ici, quelques heures par là et bientôt vous vous trouvez à travailler à temps plein.

M. Fries: Effectivement.

Le président: Combien de personnes vous faut-il à Middlesex pour avoir une équipe adéquate?

M. Fries: Chaque collectivité est tenue par la loi de constituer sa propre équipe se composant de six, sept ou huit personnes, selon la taille.

Le président: S'agit-il de membres permanents ou de bénévoles?

M. Fries: Il peut s'agir de bénévoles ou d'employés à temps partiel de la collectivité.

Le président: Si mes calculs sont exacts, le coût de huit personnes à temps partiel dans chaque collectivité s'élèverait à environ 100 000 \$.

M. Fries: Ce coût ne serait probablement pas aussi élevé que cela. Le chef de pompiers est déjà un employé de la collectivité.

Le président: Je parlais des coûts d'immobilisations. Pourriez-vous constituer un centre des opérations d'urgence et prévoir des remplaçants pour 100 000 \$?

M. Fries: Je dirai que oui, monsieur.

Le président: Votre budget annuel serait alors de 20 000 ou 30 000 \$?

M. Fries: Oui, pour maintenir le programme.

Le président: Pour passer au niveau des services élargis, en quoi consistent-ils?

M. Fries: À l'heure actuelle, la plupart des collectivités en Ontario ont des plans d'intervention généraux. Au niveau des services élargis, les plans doivent porter sur des risques précis. En d'autres mots, pour chaque risque cerné dans l'évaluation du risque et l'analyse des dangers, vous devez rédiger un nouveau plan.

Le président: Vous dites que vous avez un plan multirisques. Dans l'Ouest, on nous a dit que ce genre de plan ne fonctionne pas. Vous avez dit par exemple que deux chemins de fer différents traversent votre ville. Nous avons appris qu'à Hamilton, il y a un certain nombre d'industries qu'on ne retrouve nulle part ailleurs, et de toute évidence la topographie de Hamilton diffère beaucoup de celle de London.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi il existe des plans génériques en Ontario alors que dans l'Ouest on nous dit qu'il faut avoir un plan adapté à chaque collectivité?

Mr. Fries: My understanding is that the generic plan in Ontario was a standard that everyone accepted prior to Bill 148 and the mandating of the emergency management program. It was fine; it was accepted. Every community had that. As a matter of fact, some communities did not even have a plan, so getting an all-generic plan was a good beginning. Of course, with the new developments of terrorism and chemical and biological threats, a risk-specific plan is the better way to go.

In the case of a train derailment, once the chemical was identified, the annex would take effect. The response notification remains the same, but how the emergency would be handled would differ from the handling of a tornado, for example, although that is obvious. There are different contacts, different responders and different procedures to follow. I believe that a risk-specific plan is definitely the way to go.

The Chairman: On the enhanced level, how much money are you talking about and how many people? How does it change in terms of costs? How does it differ from the essential level?

Mr. Fries: Once you have the essential plan, you will already have your approved plan, your EOC, and you will have formed your committee. To move up to the enhanced level you would need a designation arrangement for a local information centre. You would have the implementation of an annual community emergency management training program involving appropriate staff, volunteer organizations, ancillary staff and emergency services, an annual community emergency management exercise program — not just an exercise — and development and implementation of a community public education program based on identified risks. Public awareness is part of the essential plan. It raises the bar slightly.

Of course, the comprehensive program is the highest level and it must be maintained afterwards. It becomes a living document and it must be maintained by the community.

The Chairman: Mr. Pasel, what is on your wish list? What do you need and what will it cost?

Mr. Pasel: I would wish for a framework to be established, a bridging, if you will, for the federal government to open up a dialogue with and to partner with the emergency responders at the municipal level. By no means do I wish to discredit the province, but I am talking about quick help and quick resources. By dialogue, I am talking about a dialogue with each agency. There would be a sector for the police service, for the fire service and for public health on real issues.

The Chairman: Do you have an OCIPEP officer in your community?

Mr. Pasel: Do you mean an EMO officer?

The Chairman: Is there someone in your community who is with the Department of National Defence's Office of Critical Infrastructure and Emergency Preparedness to whom you can talk?

M. Fries: Je croyais que le plan générique était la norme pour tous, en Ontario, avant le projet de loi 148 et l'obligation de suivre le programme de gestion des urgences. C'était très bien et accepté. Chaque collectivité avait cela. D'ailleurs, c'était une bonne chose que ce plan générique, pour certaines collectivités qui n'avaient aucun plan auparavant. Bien entendu, avec les nouvelles menaces terroristes, chimiques et biologiques, un plan axé sur un risque particulier est nettement préférable.

En cas de déraillement d'un train, une fois les produits chimiques connus, c'est l'annexe qu'il faut suivre. La chaîne d'intervention demeure la même, mais l'urgence n'est pas traitée de la même façon que s'il s'agissait d'une tornade, par exemple, même si cela peut sembler évident. Ce ne sont pas les mêmes ressources, les mêmes intervenants ni les mêmes procédures à suivre. Je crois qu'un plan pour chaque risque est la solution à adopter.

Le président: Pour ce niveau élargi, de quel budget et de combien d'intervenants parle-t-on? Qu'est-ce que cela change aux coûts? Quelle est la différence par rapport au niveau de base?

M. Fries: Une fois qu'on a un plan de base, qu'on a déjà un plan approuvé, un centre d'opérations d'urgence, les comités aussi sont formés. Pour passer au niveau élargi, il faut une entente d'affectation pour un centre d'information local. Il faut aussi mettre en oeuvre un programme de formation annuel en gestion communautaire des urgences, pour le personnel approprié, les bénévoles, le personnel auxiliaire et les services d'urgence ainsi qu'un programme d'exercice annuel en gestion des urgences — et pas seulement un exercice — ainsi que la création et l'exécution d'un programme d'éducation communautaire destiné au public, en fonction des risques identifiés. La sensibilisation du public est une partie essentielle du plan. C'est déjà un peu mieux.

Bien entendu, le programme complet correspond le niveau élargi, qui doit faire l'objet d'un maintien, par la suite. Cela devient un document évolutif qui doit être mis à jour par la collectivité.

Le président: Monsieur Pasel, qu'est-ce qu'il vous faut? De quoi avez-vous besoin et combien cela coûtera-t-il?

M. Pasel: J'aimerais qu'on établisse des moyens de communication entre le gouvernement fédéral et les intervenants d'urgence municipaux, dans le but d'établir un dialogue et un partenariat. Je ne veux en aucun cas minimiser le rôle de la province, mais je veux parler d'aide rapide et d'accès rapide aux ressources. Par dialogue, j'entends le dialogue avec chacun des organismes. Il y aurait aussi un rôle pour les services policiers, les services d'incendie et les services de santé publique.

Le président: Avez-vous un représentant du BPIEPC dans votre collectivité?

M. Pasel: Vous parlez d'un représentant de l'Organisation des mesures d'urgence.

Le président: Y a-t-il dans votre collectivité quelqu'un du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, de la Défense nationale, à qui vous pouvez vous adresser?

Mr. Pasel: Not that I know of.

The Chairman: Do they ever visit?

Mr. Pasel: No.

The Chairman: The message goes to the province and the province talks to you; is that how it happens?

Mr. Pasel: We have an area officer from Emergency Management Ontario, and I do see him. As to communication with someone from OCIPEP, I do not have visits from anyone from Arnprior or Ottawa.

The Chairman: Where do they come from?

Mr. Pasel: They come from Emergency Management Ontario in Toronto. We have an area representative

The Chairman: Is your area Hamilton and Brantford?

Mr. Pasel: We are called the Grand.

The Chairman: An apt name since it is a grand spot.

Mr. Pasel: The regions are named after the rivers. This regions includes the Niagara region, Hamilton, Halton and Peel. It is the same fellow.

The Chairman: Do you see that fellow once a week, once a month?

Mr. Pasel: He is not a stranger. He calls me. He is a friendly and cooperative fellow.

The Chairman: What does he provide you with?

Mr. Pasel: He is a liaison to Emergency Management Ontario.

The Chairman: What do they provide to you?

Mr. Pasel: They provide us with contacts to the federal government, to different ministries and phone numbers.

The Chairman: Does that speed things up? Does it expedite your job? Does it make your life easier?

Mr. Pasel: I suppose it saves me looking up telephone numbers. I am not saying this as a disservice; please do not misunderstand what I am saying.

The Chairman: We are trying to understand.

Mr. Pasel: You are putting the squeeze on me, here.

The Chairman: That is not my intention.

Mr. Pasel: They can put us in touch with other people. We cannot get provincial help or any kind of assistance without going through them. We cannot touch home without touching first base.

The Chairman: Mr. Fries looks like he wants to add something.

Mr. Fries: I agree with Mr. Pasel.

M. Pasel: Pas que je sache.

Le président: Viennent-ils vous voir parfois?

M. Pasel: Non.

Le président: Le message est adressé à la province qui s'adresse ensuite à vous, n'est-ce pas?

M. Pasel: Nous avons un agent de secteur des Mesures d'urgence Ontario, et je le vois à l'occasion. Quant à nos communications avec quelqu'un du BPIEPC, je ne reçois de visite de personne, ni d'Arnprior ni d'Ottawa.

Le président: D'où viennent-ils?

M. Pasel: De Toronto, des Mesures d'urgence Ontario. Nous avons un représentant pour la région.

Le président: Votre région est-elle celle de Hamilton et Brantford?

M. Pasel: Elle s'appelle la région Grand.

Le président: Un nom tout indiqué, puisque c'est une très grande région.

M. Pasel: Les régions sont nommées d'après les rivières. Cette région comprend la région du Niagara, de Hamilton, de Halton et de Peel. C'est le même représentant.

Le président: Le voyez-vous une fois par semaine, une fois par mois?

M. Pasel: Assez souvent. Il m'appelle. Il est amical et toujours prêt à collaborer.

Le président: Quels services vous offre-t-il?

M. Pasel: Il est agent de liaison avec Mesures d'urgence Ontario.

Le président: Et ce groupe, quels services vous offre-t-il?

M. Pasel: Ils nous fournissent le nom de personnes-ressources au gouvernement fédéral, dans divers ministères, avec leurs numéros de téléphone.

Le président: Cela accélère-t-il les choses? Cela vous permet-il de faire plus vite votre travail? Cela vous facilite-t-il la vie?

M. Pasel: Je suppose que ça m'évite de chercher les numéros de téléphone moi-même. Je ne dis pas que c'est inutile, comprenez-moi bien.

Le président: Nous essayons de comprendre.

M. Pasel: Je me sens un peu coincé.

Le président: Ce n'est pas mon intention.

M. Pasel: Ils peuvent nous mettre en contact avec d'autres personnes. Sans passer par eux, nous ne pouvons pas obtenir d'aide, notamment d'aide provinciale. On ne peut pas arriver au marbre sans d'abord passer par le premier but.

Le président: M. Fries semble vouloir ajouter quelque chose.

M. Fries: Je suis d'accord avec M. Pasel.

The Chairman: Does the representative help? Are things expedited? Does he speed things up or slow things down?

Mr. Fries: I believe he speeds things up. Our area includes 44 communities. I have daily contact with him through the cell phone. He is in Sarnia. They provide training, assistance, and extra work, especially with this new program.

The Chairman: Returning to Hamilton, you were working through your wish list and I interrupted you. I apologize.

Mr. Pasel: If we have the foundation and the framework to get this bridging between the municipality and the federal government, I believe that would fast track the process. That would also provide total input from ground level.

I believe there is a term, "eliminating the middle man." Everyone's job is important; do not get me wrong. I am talking about getting immediate results. I am speaking now as if I were wearing a firefighter hat. I know what it is like at the scene. I know what death, destruction and heartache is about. You do not want a decision made in a week, a month or half a year; you want that decision in a New York minute.

I am suggesting that the agencies that I have identified — police, fire, EMS and public health — have a fast-track process. That is all. There should be a framework, a bridge or a process to get to the people who know what they want and get that to them quickly.

The Chairman: Your wish list is more of a system, rather than having a certain piece of equipment, a certain number of people, or a grant to buy something; is that correct? You want to have a process in place?

Mr. Pasel: Mr. Chairman, everything would grow from that. You would have an explicit idea of the wants, needs and remedies. Depending on to whom you are speaking and the situation, each situation would have a dollar value.

I cannot speak for other agencies, but the process is what we need first for immediate, instantaneous action.

The Chairman: We have talked about the importance of dealing with situations from the ground up. You folks are on the ground. Tell us how the system should work. You must tell us because, otherwise, the feds will come in and design it from the sky down. Tell us how the system should be designed from the ground up.

Mr. Pasel: Start with positive and accurate information. The two institutions must resolve this situation. One group would include representatives from the federal agency. They must talk about the situation and have criteria. There are some disciplines in place here. They must come within the criteria, and they must make their case. It sounds crude, but it would be a start.

Le président: Ce représentant est-il inutile? Est-ce qu'il permet d'accélérer les choses? Est-ce qu'il les ralentit, plutôt?

M. Fries: Je crois qu'il permet d'aller plus vite. Dans notre région, il y a 44 collectivités. Je lui parle tous les jours, grâce au cellulaire. Il est à Sarnia. On nous offre aussi de la formation, de l'aide et de la main-d'oeuvre supplémentaire, particulièrement dans le cadre du nouveau programme.

Le président: Revenons à Hamilton: vous nous parliez de ce dont vous avez besoin et je vous ai interrompu, toutes mes excuses.

M. Pasel: S'il pouvait y avoir des moyens de communication entre la municipalité et le gouvernement fédéral, je crois que le processus peut être accéléré. On permettrait aussi une meilleure participation de la base.

On parle parfois «d'éliminer les intermédiaires». Comprenez-moi bien, chacun a une tâche importante. Je parle d'obtenir des résultats immédiats. Je parle au nom des pompiers. Je connais bien cette réalité: la mort, la destruction, les souffrances. On ne veut pas que les décisions soient prises en une semaine, en un mois ou en six mois, mais en une minute, une minute de New York.

Je crois que les organismes dont j'ai parlé, soit les services de police, de lutte contre les incendies, les services médicaux d'urgence et les services de la santé publique, doivent avoir accès à une procédure accélérée. C'est tout. Il doit y avoir un cadre, une liaison ou une procédure pour rejoindre rapidement les gens qui savent ce dont ces organismes ont besoin et pour le leur faire parvenir rapidement.

Le président: Ce que vous voulez, c'est un système et non du matériel, ni des ressources humaines, ni des subventions pour acheter des choses, n'est-ce pas? Vous voulez une procédure?

M. Pasel: Monsieur le président, tout partirait de là. On aurait une idée claire des besoins, des solutions, aussi. Selon les intervenants et la situation, les coûts pourraient être établis.

Je ne veux pas parler au nom des autres organismes, mais ce qu'il faut d'abord, c'est que soit établie une procédure qui permette une intervention immédiate, instantané.

Le président: On a parlé de l'importance de traiter des situations à partir de la base. Vous, vous êtes sur le terrain. Dites-nous comment devrait fonctionner le système. Il faut que vous nous le disiez, sinon les fonctionnaires fédéraux vont concevoir un système, à partir d'en haut. Dites-nous comment cela devrait fonctionner, à partir d'en bas.

M. Pasel: Il faut commencer par des renseignements sûrs et exacts. Les deux institutions doivent régler la situation. Les représentants de l'organisme fédéral doivent prendre part aux discussions et avancer des critères. Divers secteurs sont en cause. Il faut qu'ils respectent les critères et qu'ils montrent qu'ils sont à la hauteur. Cela peut sembler simpliste, mais ce serait un début.

The Chairman: By way of example, we have been watching the SARS development. We are looking at the province emergency coordinator, sitting there with the provincial medical officer of health. They seem to be running the show. They are talking to Ottawa about things like shutting down flights or getting better information from Immigration Canada about who is coming into the country. However, the day-to-day operations seem to be run from a central operation on Gerrard Street in Toronto. They seem to have a handle on the situation. They seem to be Toronto-centric. The province seems to be doing the job. Why do you want to hop over these guys to get to the feds?

Mr. Pasel: I am not talking about a wide-span problem. I totally applaud the efforts that the province is making, the efforts of Dr. Jim Young and the POC. They are doing a tremendous job. Colin D'Cuhna, is up to his eyeballs, but those guys are working and they are producing. That is not what I am talking about.

I am referring to emergency responders at ground zero, where there is devastation. These people are more or less in a silo. It is not a lateral situation in terms of other agencies. I am talking about an incident that would have devastating local consequences.

The Chairman: If this were not a public health issue, do you feel that you would get the same response if it had to do with other elements of a disaster? What we are talking about is entirely a health question in regard to SARS, but if you were looking at another situation, do you think that the province would provide the same coordination that Dr. Young and Dr. D'Cuhna are providing now?

Mr. Pasel: I would not want to judge that. That would be hard to do.

However, I would parallel this situation. About a year and a half ago in Hamilton we had an incident that involved ebola. As honourable senators will recall, that is one of the most deadly diseases on the planet. The City of Hamilton thought they had a real case. The matter stayed within Public Health, and Health Canada. You could check it out on CNN. That did not involve the police, the fire department or myself. The experts were there and they took it right to the top, and they did a tremendous job.

The Chairman: All I am testing or probing is why the link comes so quickly to the feds and why you do not have confidence that there is an intermediate level that could cope with regional problems. Your first answer was that you need a connection, municipal-federal, right off the bat and, yes, the provincial people are helpful with phone numbers and who to contact and who can help, but they do not have the resources to make things happen. Ontario is a big government with a significant amount of money, facilities and capability.

Mr. Pasel: We are talking about time. Time is critical. If you have to go three miles to get a job done, and you could go two miles and get the same job done, where would you go? I would go

Le président: Nous avons suivi, par exemple, la situation de la pneumonie atypique. Nous avons vu le coordonnateur des services d'urgence de la province, avec le médecin hygiéniste. On dirait que ce sont eux qui mènent. Ils s'adressent à Ottawa et parlent de supprimer des vols ou d'obtenir davantage d'information d'Immigration Canada au sujet de ceux qui arrivent au pays. Pourtant, il semble qu'au quotidien, les interventions soient sous la gouverne de Gerrard Street, à Toronto. C'est là qu'est le contrôle. Tout est axé sur Toronto. C'est la province qui semble faire le travail. Pourquoi voulez-vous passer par-dessus la tête de ces gens-là pour vous adresser au fédéral?

M. Pasel: Je ne parle pas d'un problème de grande échelle. Je ne peux que féliciter la province pour ses efforts et M. Jim Young et le Centre d'opérations provincial. Ils font un excellent travail. Colin D'Cuhna est débordé, mais ceux-là travaillent et donnent des résultats. Ce n'est pas d'une situation comme celle-là que je parle.

Je parle plutôt du lieu même d'une catastrophe et des intervenants d'urgence qui s'y trouvent. Pour ces gens-là, la communication est ascendante et non latérale vers d'autres organismes. Je parle d'un sinistre circonscrit.

Le président: S'il ne s'agissait pas d'une question de santé publique, aurions-nous le même genre de réaction, avec d'autres éléments d'une catastrophe? Dans le cas de la pneumonie atypique, il s'agit exclusivement d'une question de santé. Mais s'il s'agissait d'autre chose, pensez-vous que la province pourrait faire la même coordination que celle réalisée actuellement par M. Young et M. D'Cuhna?

M. Pasel: Je ne peux pas en juger. Ce serait difficile.

Mais je connais peut-être une situation parallèle. Il y a environ 18 mois, nous avons eu à Hamilton un incident se rapportant à la fièvre ebola. Les honorables sénateurs se souviendront qu'il s'agit de l'une des pires maladies mortelles de la planète. La Ville de Hamilton croyait avoir un cas avéré. La question est restée entre les mains de la santé publique et de Santé Canada. Vous pouvez vérifier sur CNN. On n'a pas fait appel à la police, ni au service d'incendie ni à mon service. Les experts étaient là, ils se sont adressés tout de suite au sommet de la pyramide et ont fait un excellent travail.

Le président: Tout ce que je veux savoir, c'est pourquoi on voudrait s'adresser si rapidement au fédéral et pourquoi vous ne croyez pas qu'un niveau intermédiaire pourrait suffire, pour les problèmes régionaux. Vous avez d'abord répondu qu'il fallait un lien entre le municipal et le fédéral, dès le début, et que oui, les responsables provinciaux sont utiles pour fournir des numéros de téléphone, des listes de personnes-ressources, sans toutefois pouvoir offrir les ressources nécessaires. L'Ontario a un gouvernement de bonne taille, doté de budget important, ainsi que d'installations et de ressources.

M. Pasel: Nous parlons de temps. Le temps est critique. Si, pour faire un travail, il vous faut parcourir trois milles, mais que vous pourriez le faire à deux milles, où iriez-vous? J'irais à

two miles. That is all I am saying. It would be a structure to fast track. If it is not doable, then that is the end of it. However, if it is doable, we should have a look.

The Chairman: I do not know what is doable, sir.

Mr. Pasel: Neither do I.

The Chairman: I am asking, for example, if you are looking for support, it seems there are a lot of provincial police agencies that can provide surge capacity throughout the province. Maybe I am wrong. Maybe they are stretched too thin, but it seems to me that the two miles is to Queen's Park rather than the three miles to Parliament Hill.

I am looking for the logic of going directly to the federal government rather than going to the provincial government, which in the case of Ontario has significant resources. It is not like P.E.I. where there is a small population and few resources by comparison.

Mr. Pasel: Let us take it back to the beginning. What I am talking about is not on a response, so to speak, it is the set up.

I have gone off the path somewhat here. My whole concept was to identify things. We are talking about mass decontamination ability. I am talking about getting things set up beforehand. Right now we have a JEPP. Things are needed and are identified as such by the emergency responders. If they made their case, and if a fund were created, then there would be a process whereby the emergency responders could discuss the situation with the federal government. That is what I am talking about. I got way off track on that. If they can talk and fast track, recognizing the areas that they are requesting funds for, that is the whole process that I was trying to explain.

The Chairman: I did not think you were off track, but you were describing a situation where the feds were not in touch. There was no one around from the Office of Critical Infrastructure and Emergency Preparedness. You were seeing someone from the province who was in touch with you daily by cell phone, and it sounded to me like, when we were talking at the federal level, we were imposing something that might be superfluous if you already had connections with someone at the provincial level who was providing coordination. My question was: Why is that not the level you are pursuing rather than the federal level where you do not appear to have any contacts or assistance other than the odd grant for the odd piece of equipment?

Mr. Pasel: For the JEPP grant, the funding comes from the feds through the province. If the province deems it is valid and within their criteria, they will forward those funds.

What purpose does that serve for the emergency responder? Why would they not just go to you? That is what I am saying.

The Chairman: I am hearing something different now. Am I hearing that there is a block or a filter at the provincial level that slows things down?

deux milles. Voilà ce que je voulais dire. Il faudrait une procédure accélérée. Si c'est impossible, tant pis. Mais si c'est possible, il faut l'envisager.

Le président: Je ne sais pas ce qui est possible, monsieur.

M. Pasel: Moi non plus.

Le président: Si vous avez besoin de soutien, par exemple, il me semble qu'il y a beaucoup de corps policiers provinciaux qui peuvent fournir les ressources d'appoint, dans l'ensemble de la province. Je me trompe peut-être. Ces ressources sont peut-être déjà trop taxées, mais il me semble que les deux milles mènent à Queen's Park et les trois milles, au Parlement fédéral.

J'essaie de comprendre pourquoi on s'adresserait directement au gouvernement fédéral, plutôt qu'au provincial, qui dispose en Ontario de ressources considérables. Ce n'est pas la même chose qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, où il y a moins de population et moins de ressources, comparativement.

M. Pasel: Revenons au début. Ce dont je parle, ce n'est pas de l'intervention elle-même, mais de la procédure.

Je me suis peut-être un peu écarté de la voie que je m'étais tracée. Ce que je voulais faire, c'était définir les besoins. On parle par exemple de capacité de décontamination massive. Je parle d'organiser les choses à l'avance. Actuellement, nous avons le PCPC. Les intervenants d'urgence constatent les besoins et les déclarent. S'ils pouvaient présenter leur dossier, si un fonds était mis sur pied, les intervenants d'urgence pourraient suivre une procédure pour en discuter avec le gouvernement fédéral. Voilà ce dont je parle. Je m'étais beaucoup écarté du sujet. S'ils peuvent dialoguer, s'il y a une procédure accélérée, en mettant le doigt sur les raisons pour lesquelles ils demandent des fonds, on aurait toute la procédure que j'essayais d'expliquer.

Le président: Je ne pensais pas que vous vous écartiez du sujet, mais vous décriviez une situation où le fédéral ne jouait pas un grand rôle. Il n'y avait personne du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile. Vous disiez que vous voyez souvent quelqu'un de la province, avec qui vous communiquez par cellulaire tous les jours, et il me semblait qu'en parlant du fédéral, on vous imposait quelque chose de superflu, puisque vous aviez déjà des contacts avec quelqu'un du palier provincial, qui pouvait faire de la coordination. Ma question était la suivante: pourquoi ne vous adressez-vous pas seulement à ce niveau, plutôt qu'au fédéral, où vous ne semblez pas avoir de personne-ressource ni d'aide, à part de rares subventions, éventuellement, pour du matériel?

M. Pasel: Pour la subvention du PCPC, l'argent vient du fédéral, par l'intermédiaire de la province. Si la province juge la demande valable et conforme à ses critères, les fonds sont transmis.

Quelle utilité cela peut-il avoir pour l'intervenant d'urgence? Pourquoi ne pas nous envoyer cela directement? Voilà ce que je voulais dire.

Le président: J'entends maintenant un autre son de cloche. Dites-vous qu'au niveau provincial, il y a un blocage, ou un filtrage, qui ralentit les choses?

Mr. Pasel: If it meets the criteria, if it is a screen and is necessary, that is not for me to judge. I am at the end of the line waiting for something to come down, and I would not ask unless there is a need. That is all. In the interests of speed, why not go to the source? That is all I am saying.

Mr. Fries: I am quite happy with the chain of command reporting procedures through the province, and if we need federal aid it goes from the province to the federal government. I do not have a problem with that. There are a couple of incidents to which I can relate.

I would refer to the anthrax scares initially after September 11. The City of London used to have a protocol — police, fire and Dr. Pollett, our medical officer of health — and that protocol was in place before the provincial government had one in place. When their protocol finally came down, they were similar, so we dovetailed them. We could have waited a few days but we happened to have one.

Last week, I spoke to the Fire Chief and the police chief, saying that I thought we should be proactive and talk about SARS. As a result, we convened the emergency operation control group. I called the mayor, the city manager and everyone else involved. We met at the police station. Dr. Pollett gave us a history of SARS, how it originated and how it is transmitted.

The big question was related to where we would all get our masks? We purchased every mask in the Canadian Tire stores. We even approached some industries in London that have dust masks, which is basically what they are. When items like that tie into Mr. Pasel's request there should be direction. We should make it known that we can have so many millions of masks in case they are needed. That is a tool for a first responder. In Toronto I understand that every paramedic on every response vehicle now carries that N95 dust mask.

The Chairman: There is a need for a fresh one for every new patient.

Mr. Fries: Yes. Tying into Mr. Pasel's suggestion, there should be a quick response for resources. I do not have a problem reporting through the provincial government. We have partners in response, and we hold an annual event in London where 56 responders put on displays, including DND, and fire departments from different communities. A representative of OCIEP comes down every year, so we have that contact. That representative does not interfere with the provincial side of the equation in emergency preparedness.

Senator Forrestall: I wish to ask about the mobility of your decontamination equipment. Does it have a limited mobility, or is it a vehicle that you can move 50 miles?

M. Pasel: Si les critères sont respectés, s'il y a un filtrage nécessaire, ce n'est pas à moi d'en juger. Moi je suis à l'autre bout, à attendre que l'argent vienne, or, je ne le demanderais pas, si le besoin n'existait pas. C'est tout. Pourquoi ne pas s'adresser directement à la source, pour éviter des pertes de temps? C'est tout ce que je dis.

M. Fries: Je suis assez content de la voie hiérarchique qui passe par la province et si nous avons besoin d'aide fédérale, c'est la province qui transmet notre demande au fédéral. Je n'ai pas d'objection. Je peux vous donner quelques exemples.

Parlons d'abord des craintes relatives à la maladie du charbon, après le 11 septembre. La ville de London avait déjà un protocole pour les corps policiers, les services d'incendie et le médecin hygiéniste, le Dr Pollett. Ce protocole existait avant que le gouvernement provincial dévoile le sien. Nous nous sommes rendu compte que le protocole provincial était semblable au nôtre et nous les avons intégrés l'un à l'autre. Nous aurions pu attendre quelques jours, mais nous en avons un.

La semaine dernière, j'ai parlé au chef des pompiers et au chef de police pour que nous faisons une planification au sujet de la pneumonie atypique. Nous avons donc tenu une réunion du groupe de contrôle des opérations d'urgence. J'ai appelé le maire, le directeur de la ville et tous les autres intéressés. Nous nous sommes rencontrés au poste de police. Le Dr Pollett nous a présenté un historique de la maladie, il nous a parlé de son origine et de ses modes de transmission.

Ce qui nous inquiétait, c'était la façon d'obtenir des masques. Nous avons acheté tous les masques des magasins Canadian Tire. Nous nous sommes même adressés à des entreprises de London qui disposaient de masques antipoussière, puisqu'il s'agit essentiellement de la même chose. Quand ce genre de demande se rapproche de ce dont parlait M. Pasel, il doit y avoir une coordination. Il faut qu'on puisse faire savoir que nous aurons accès à X millions de masques, en cas de besoin. C'est un outil pour les premiers intervenants. À Toronto, je crois que tous les ambulanciers paramédicaux et tous les véhicules d'intervention sont maintenant dotés de masques antipoussière N95.

Le président: Il en faut un neuf pour chaque nouveau patient.

M. Fries: Oui. Pour revenir à la suggestion de M. Pasel, il faut réagir rapidement pour obtenir des ressources. Peu m'importe s'il faut faire la demande par l'intermédiaire du gouvernement provincial. Nous avons des partenaires d'intervention et nous tenons chaque année un rassemblement annuel à London, où des expositions sont présentées par 56 groupes d'intervenants, y compris la Défense nationale et les services de lutte contre les incendies des diverses collectivités. Un représentant du BPIEP vient chaque année, et nous avons donc un lien avec lui. Ce représentant ne s'ingère pas dans l'aspect provincial des préparatifs d'urgence.

Le sénateur Forrestall: Votre matériel de décontamination est-il d'une mobilité limitée ou, au contraire, s'agit-il d'un véhicule qui a un rayon d'action de 50 milles?

Mr. Fries: We have Hazmat trailers.

Senator Forrestall: Representatives of the City of Calgary told us that they had sufficient funding to custom-design a vehicle and trailer. They have a couple of million dollars or more invested in this. The City of Regina has a school bus. Something is wrong. There is something wrong to the degree that you are talking about putting things in place so that you can act. I do not see anything wrong with this kind of pre-planning. I do not see anything wrong with the middle layer of the province putting these things in place, but nothing happens until the incident occurs and then you panic.

The direct path to the resource is the quickest way to resolve the situation.

I was quite surprised to hear the size of the community that you are now addressing, that is, 7.5 million people and you will eventually be servicing them to the degree that you can.

Do you have some transportation capacity? Could you cross into the United States if requested? Would the City of Hamilton allow you to do that?

Mr. Pasel: Mutual agreements have been discussed but they have not been entered into by all. Prior to these discussions there was nothing. The lawyers were involved in the discussions. The agreement spells out how Durham could ask Hamilton to help. It would be in order for us to refuse to help on the basis that we are busy as well. We may want to help, but we cannot. It is not mandatory. It is a bridge.

Senator Forrestall: There is no brick wall that says you cannot if you are free and you have the resources.

Mr. Pasel: Exactly. Meetings are held among this core group throughout the Golden Horseshoe that encompasses the 7.5 million people. We meet four times a year. We struck our own committee to talk about issues. We had a meeting as recently as last week.

Again, the 7.5 million sounds powerful. If everything were equal in a wonderful world, we would be there helping each other in a New York minute. However, the problem is that not everyone is available. There are logistics to consider. We need time to get from A to B.

Mayor Wade initiated this because there was no alternative at that point in terms of quick turnaround for any kind of Hazmat partnering. We did what we had been programmed to do. Being a proactive community, we will go with our neighbours. However, the stakes were raised and there were no rules.

Senator Forrestall: It is a pretty far stretch on my part to imagine that you would have a communications capacity in a region that size. Is it an aim or a goal? Is it an end you are seeking to achieve, that is, a capacity of a coordinated effort, namely, to talk to one another's police departments and fire departments?

M. Fries: Nous avons des remorques pour la décontamination.

Le sénateur Forrestall: Les représentants de la Ville de Calgary nous ont dit qu'ils avaient assez d'argent pour se procurer un véhicule et une remorque sur mesure. Ils ont investi quelques millions de dollars ou plus à cet effet. La Ville de Regina a un autobus scolaire. Il y a quelque chose qui ne va pas. En effet, vous songez à prévoir le nécessaire qui vous permettra d'agir. Selon moi, ce genre de préplanification est de bon aloi. Je ne vois rien à redire si l'échelon intermédiaire d'une province fait le nécessaire mais tant qu'il n'y a pas de catastrophe, on ne fait rien, et c'est alors la panique.

La façon la plus rapide de résoudre une situation est l'accès direct aux ressources.

J'ai été surpris de la taille de la population que vous desservez, à savoir 7,5 millions de personnes. Tôt ou tard, vous leur offrirez des services dans la mesure de vos moyens.

Avez-vous une capacité quelconque au niveau du transport? Au besoin, pourriez-vous vous adresser aux États-Unis, de l'autre côté de la frontière? La Ville de Hamilton vous permettrait-elle de faire cela?

M. Pasel: On a discuté d'accords réciproques mais tous n'y ont pas adhéré. Avant ces discussions, il n'existait rien. Les avocats ont participé aux discussions. L'accord prévoit les modalités permettant à Durham de chercher de l'aide auprès de Hamilton. Il serait acceptable que nous refusions si nous étions débordés également. Nous pourrions vouloir aider, sans le pouvoir. Rien n'est obligatoire. C'est un pont.

Le sénateur Forrestall: Il n'y a aucune interdiction si vous êtes libres et avez les ressources, n'est-ce pas?

M. Pasel: Exactement. Il y a des réunions avec le groupe de base à l'échelle de la région, le Golden Horseshoe, où vivent 7,5 millions de personnes. Nous nous rencontrons quatre fois l'an. Nous avons formé notre propre comité qui étudie ces questions et qui s'est réuni encore la semaine dernière.

Je le répète, 7,5 millions de personnes, cela semble énorme. Si nous vivions dans un monde idéal, nous volerions au secours les uns des autres. Toutefois, la difficulté vient du fait que tous ne sont pas disponibles. Il y a des considérations de logistique. Il faut du temps pour se déplacer d'un point A à un point B.

Le maire Wade a lancé l'initiative parce qu'alors il n'existait pas d'autre solution d'urgence pour un partenariat d'intervention en présence de matières dangereuses. Nous avons fait ce que le programme prévoyait. Étant donné les caractéristiques de notre collectivité, nous irons au secours de nos voisins. Toutefois, on a élevé la barre et il n'y avait pas de règles.

Le sénateur Forrestall: J'exagère un peu en imaginant que vous pourriez compter sur une capacité de communications dans une région de cette taille. Est-ce un objectif, un but, est-ce ce que vous souhaitez réaliser, à savoir une capacité d'effort coordonné, autrement dit, la possibilité d'un dialogue entre les services de police et de pompiers?

Mr. Pasel: Interoperability is always a problem. Currently, we do not have that capacity in Hamilton. We can patch in and talk to neighbouring fire services and so on but, in terms of all agencies communicating on a common radio, no, we do not have that. I am not sure if London does.

Senator Forrestall: Do you have access to the public broadcast waves to tell people to get off the street?

Mr. Pasel: Yes.

Senator Forrestall: Have you ever tested that? Does that work fairly well?

Mr. Tait: In the public notification exercises, we use the media to broadcast that.

Senator Forrestall: Do you have any way of measuring how it is received?

Mr. Tait: Public notification is another issue and another problem. Again, it involves funds. Years ago, we looked at computers that arrest five or six dedicated phone lines and call 20,000 people in certain areas. There are systems out there where public officials can arrest a frequency and speak to the public. Some communities are now testing having a black box by the phone that will ring and tell people what is going on. There are many notification systems. In London, we use the media because we do not have anything else.

The Chairman: Can you commandeer the media? Do you have the capacity to go to a single station and end up on all the channels?

Mr. Fries: Not in London. Only if they are willing to broadcast what you tell them.

The Chairman: It is voluntary as opposed to compulsory. The same is true with radio. Would that be a good thing?

Mr. Fries: I think so.

The Chairman: We are told that Alberta has it. We are told that in Alberta you can go to a single studio and push a switch, and you interrupt all the Alberta stations and can talk to all of the people in the entire province, or in individual communities.

Senator Forrestall: Virtually all.

Mr. Fries: I would think it would be a good thing. There was an application by the CRTC two years ago. The Rogers system would have cost 13 cents per subscriber and we would have had a system like that. That was not authorized.

The Chairman: This is essentially a no-cost facility in Alberta.

Mr. Fries: I think it is a wonderful system.

The Chairman: Are you familiar with it?

Mr. Fries: Yes.

The Chairman: Why has someone not proposed it in Ontario?

M. Pasel: L'interopérabilité pose toujours un problème. Actuellement, nous n'avons pas cette capacité à Hamilton. Nous pouvons ponctuellement nous entretenir avec les services de pompiers avoisinants, etc., mais nous ne pouvons pas compter sur une radio commune permettant la communication entre toutes les agences. Je ne suis pas sûr que ce soit possible à London.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous accès à la radiodiffusion publique pour prévenir les gens du danger?

M. Pasel: Oui.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous déjà mis cela à l'essai? Est-ce que cela fonctionne assez bien?

M. Tait: Dans le cas des exercices d'avis public, nous avons recours aux médias pour la diffusion.

Le sénateur Forrestall: Pouvez-vous vérifier le résultat de la réception?

M. Tait: Les avis publics constituent un autre problème. Là encore, c'est une question d'argent. Il y a des années, nous avons envisagé l'acquisition d'ordinateurs permettant la réquisition de cinq ou six lignes téléphoniques pour appeler 20 000 personnes dans certaines zones. Il existe des systèmes permettant aux autorités de réquisitionner une fréquence pour s'adresser au public. Certaines collectivités font des essais pour assortir les téléphones d'une boîte noire pour alerter les gens. Il existe un grand nombre de systèmes pour aviser les gens. À London, nous avons recours aux médias faute d'autre chose.

Le président: Pouvez-vous réquisitionner les médias? Pouvez-vous vous adresser à une station unique qui diffuserait sur toutes les chaînes?

M. Fries: Pas à London. Nous sommes tributaires de leur bonne volonté de diffuser ce que nous leur disons.

Le président: C'est volontaire plutôt qu'obligatoire. Il en va de même pour la radio. Serait-il souhaitable que ce soit obligatoire?

M. Fries: Je pense que oui.

Le président: On nous dit que c'est le cas en Alberta. On nous dit qu'en Alberta on peut, à partir d'un seul studio, en activant une manette, interrompre toutes les émissions diffusées en Alberta et s'adresser à toute la population de la province ou à des collectivités en particulier.

Le sénateur Forrestall: Presque toutes.

M. Fries: Je pense que ce serait une bonne chose. Il y a deux ans, une demande dans ce sens a été déposée auprès du CRTC. Le système Rogers aurait coûté 13 cents l'abonné et nous aurions pu compter sur un système de ce genre. L'autorisation a été refusée.

Le président: En Alberta, ce sont des installations qui ne coûtent à peu près rien.

M. Fries: Je pense qu'ils ont un fameux système.

Le président: Le connaissez-vous?

M. Fries: Oui.

Le président: Pourquoi ne l'a-t-on pas proposé en Ontario?

Mr. Fries: We were waiting for a lead agency. Seriously, centralization is a wonderful thing. When I did all the plans for the county, I used the standard plan and standardized the county. When the mayor or reeve are called in, the warden has authority to clear numbers for an emergency. It would be wonderful if they all had the same plan. You need some standardization. It is a provincial responsibility, not a federal one, obviously. Why not standardize the notification system?

Senator Forrestall: There is no reason in the world why we should not do that.

Mr. Tait: Sorry, I should not be asking the questions.

Senator Forrestall: It is a lot better that you do that than say to one another, "Make sure you put your cell phone in your back pocket. Have I got your correct number?" That is no way to run an emergency response.

Could I ask about the federal caches of certain supplies? We have been told by Health Canada that there are about 1,500 or 1,600 of them strategically located in Canada. These, presumably, are accessible to groups such as your planning groups in the event of an emergency. Are you familiar with these?

Mr. Fries: Personally, no, sir.

Senator Forrestall: Have you ever seen one?

Mr. Fries: No, sir.

Senator Forrestall: Do you know where it is located in the London area?

Mr. Fries: If the medical officer knows, he did not pass it on to the emergency operation control group.

Senator Forrestall: Do you know about this program?

Mr. Pasel: I was under the impression that there is a stockpile near Woodstock. That is what I have heard.

Senator Forrestall: How far is Woodstock from Hamilton?

Mr. Pasel: About an hour.

Senator Forrestall: That is not bad. Do you mean an hour at five o'clock?

Mr. Pasel: I am not well versed in this. I will not go down this path.

Senator Forrestall: Have you ever seen one?

Mr. Pasel: No.

Senator Forrestall: Would the two of you undertake, as we have asked others to do, to have someone in your organization busy themselves and find out where these caches are, who has the authority to access them, under what conditions, and could you please have a look at one?

The Chairman: Is there anything useful in it?

M. Fries: Nous attendions qu'une agence en prenne la responsabilité. Sérieusement, la centralisation est une chose épatante. Quand j'ai fait la planification à l'échelle du comté, je me suis servi d'un régime standard et normalisé dans le comté. Quand le maire est prévenu, le président du conseil de comté a le pouvoir d'autoriser les numéros de téléphone d'urgence. Ce serait formidable que tous se servent du même régime. Il faut standardiser. C'est une responsabilité provinciale, et non fédérale, de toute évidence. Pourquoi ne pas standardiser le système d'avis?

Le sénateur Forrestall: Il n'y a aucune raison de ne pas le faire.

M. Tait: Excusez-moi, je ne devrais pas poser de questions.

Le sénateur Forrestall: Cela vaudrait beaucoup mieux que de se prévenir mutuellement: «Veuillez à ne pas oublier votre téléphone cellulaire. Ai-je bien le bon numéro?» Ce n'est pas ainsi que l'on gère des mesures d'urgence.

Puis-je poser une question sur les réserves fédérales de certains approvisionnements? Santé Canada nous dit qu'il existe de 1 500 à 1 600 de ces réserves dispersées stratégiquement au Canada. On peut supposer qu'elles sont à la disposition de groupes comme vos groupes de planification, en cas d'urgence. Étiez-vous au courant?

M. Fries: Personnellement, non, monsieur.

Le sénateur Forrestall: En avez-vous jamais vu une?

M. Fries: Non.

Le sénateur Forrestall: Savez-vous où elles sont situées dans la région de London?

M. Fries: Si le médecin hygiéniste est au courant, il ne l'a pas signalé au groupe de contrôle des opérations d'urgence.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous au courant de l'existence de ce programme?

M. Pasel: J'avais l'impression qu'il y avait une réserve près de Woodstock. C'est ce que j'ai entendu dire.

Le sénateur Forrestall: À quelle distance Woodstock se trouve-t-elle de Hamilton?

M. Pasel: À environ une heure.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas mal. Cela prend-il une heure à 17 heures?

M. Pasel: Je ne suis pas très au courant. Je ne m'aventurerai pas.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous déjà vu une telle réserve?

M. Pasel: Non.

Le sénateur Forrestall: Comme nous l'avons demandé à d'autres témoins, pourriez-vous demander à votre tour à quelqu'un de votre service de déterminer où se trouvent ces réserves, qui est autorisé à y avoir accès, dans quelles conditions, et pourriez-vous en visiter une?

Le président: Est-ce qu'on y trouve des choses utiles?

Senator Forrestall: Yes. Is there anything useful in it? If there is, let us know, and if there is not, also let us know. Would you do that?

Mr. Pasel: Yes.

Mr. Fries: Yes.

Senator Forrestall: I appreciate that.

For some months now, to the sometimes torment of my colleagues, I have been suggesting that we have in our country one great capacity in our reserve forces and reserve units. To a degree, we have been hell-bent to shut them all down because they did not meet "certain standards." Anything to save a buck. Had they been replacing the Sea King helicopters, I would have appreciated that, but they have not replaced anything, as far as I can see.

The Halifax Rifles desperately want to participate in some form of activity so that they can make a contribution in the traditions of that unit. Is there not some way that you, Mr. Fries and Mr. Pasel, could approach them and have conversations with them about that what they might be able to contribute? There may be augmentation units that are overstretched now in fulfilling that role. However, you might be able to approach a service corp and discuss with them whether there is some way to use this core of people. They are trained, disciplined and, strangely enough, a cut above the normal level of intelligence. They are capable of analyzing situations, determining plausible solutions, and applying them. It seems a shame, in the sense that we are not using them.

I want to ask another question about training. How far away do you have to send your people for specialized training, or do you bring the trainers to your people? Do you have to go away to some community college for 30 days, at a rate of \$150 a day? I am thinking about the cost aspects of this. Is there a way of reducing those costs?

Mr. Pasel: The philosophy in the Hamilton Fire Services over the last few years has been, "Train the Trainer." They would send one staff person and he would train others, multiplying the process by training internally.

Senator Forrestall: Is that working?

Mr. Pasel: It has for the last few years. They already had the resources on staff. They put them in a position where they were not robbing strength. I am no longer with the fire service, but it looks like it would be cost-effective to me.

Mr. Fries: London Fire Services also has a department where they train firefighters. They send specialists for training at the Edmonton fire school, I believe; however, they do have a training department where they train the basic firefighters.

Senator Forrestall: In Hamilton do you send people away on specialized training?

Le sénateur Forrestall: Ah oui. Et si on y trouve quelque chose d'utile? Le cas échéant, signalez-le nous et dans le cas contraire, signalez-le également. Acceptez-vous de faire cela?

M. Pasel: Oui.

M. Fries: Oui.

Le sénateur Forrestall: Merci.

Depuis plusieurs mois, et cela agace parfois mes collègues, je dis que nous avons au Canada un gros potentiel, en l'occurrence nos réservistes et nos unités de réserve. D'une certaine façon, nous nous sommes efforcés de les écarter sous prétexte que ces unités ne respectaient pas «certaines normes». Qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour épargner un dollar. Si on avait décidé de remplacer les hélicoptères Sea King, je me serais réjoui, mais on n'a rien remplacé, que je sache.

Les Fusiliers de Halifax souhaitent ardemment participer à certaines interventions pour apporter la contribution traditionnelle de leur unité. Pourriez-vous, monsieur Fries et monsieur Pasel, les pressentir et discuter avec eux d'une éventuelle contribution? Il se peut que des unités de renforcement soient actuellement intensément mises à contribution dans ce rôle-là. Toutefois, vous pouvez peut-être pressentir l'intendance pour discuter d'une éventuelle participation de ces unités. Elles sont entraînées, disciplinées et, aussi étrange que cela puisse paraître, d'une intelligence supérieure à la normale. Elles peuvent analyser les situations, dresser la liste des solutions possibles et les mettre en oeuvre. Il est déplorable qu'on ne s'en serve pas.

Je voudrais poser une autre question concernant l'entraînement. Où devez-vous envoyer vos recrues pour qu'elles reçoivent un entraînement spécialisé? Faites-vous venir les agents de formation? Envoyez-vous les recrues dans un collège communautaire où elles restent 30 jours, au coût de 150 \$ la journée? Je m'inquiète du coût et je me demande s'il y a moyen de le réduire?

M. Pasel: Le service des pompiers de Hamilton a pour mot d'ordre depuis quelques années «Former le formateur». On a donc choisi d'envoyer un membre du personnel qui par la suite transmet sa formation aux autres, les bénéfices découlant du fait que l'entraînement se fait à l'interne.

Le sénateur Forrestall: Cela donne-t-il des résultats?

M. Pasel: Oui, comme on a pu le constater au cours des quelques dernières années. On pouvait déjà compter sur les ressources nécessaires dans l'équipe. On a fait en sorte que l'effectif ne soit pas amoindri. Je ne suis plus dans le service des pompiers mais il me semble que c'est une méthode rentable.

M. Fries: À London, le service des pompiers a un département qui s'occupe de l'entraînement. Les spécialistes, quant à eux, suivent leur entraînement à l'école d'Edmonton, si je ne m'abuse. Cependant, le service a un département qui s'occupe de l'entraînement de base des pompiers.

Le sénateur Forrestall: À Hamilton, envoyez-vous des gens suivre une formation spécialisée?

Mr. Pasel: We have a sophisticated training department in Hamilton. I am speaking of specialized folks, such as those who would deal with high-angle rescue and Hazmat. We also have "train the trainer," but that is external. That person will then come back and train internally. We do not send recruits out anywhere. We train then all internally, and we always have.

Senator Forrestall: Thank you very much for your patience with us. It helps us to better understand some of the weaknesses that we see and the commonalities in those weaknesses.

Mr. Fries: Being asked why we have not approached the reserves, if they could fill some of those roles, brings up something that we did not think we would be allowed to do. It is not our prerogative, because we deal with the provincial government. Asking federal departments about their capabilities was beyond us. I personally think they could. They are quite capable. I have dealt with reserve units all my life. In the regular forces, they were attached to regular units and they performed wonderfully. They are well trained and motivated. They have all the qualifications that we would need. We did not ask them because we have this chain of command through the provincial government.

Senator Forrestall: I hate to do this, but would you send us four paragraphs saying that?

Mr. Fries: Certainly.

Senator Forrestall: Send it along to our clerk, so that we may consider it when we are writing our report.

The Chairman: Thank you, Senator Forrestall. Mr. Fries and Mr. Pasel, you have been very helpful to the committee. We appreciated your comments. It has been a learning experience for us. As you can see, we have covered less than a dozen communities. As we move along, we gather a better understanding of the challenges that face us and the distance we still have to go before we reach a satisfactory level of preparedness. To some extent, it is a bit of a moving target. As times change and appear to become more dangerous, these issues take on greater importance. We find that we want to put more thought into it and, perhaps, more resources as well.

I should like to thank you very much on behalf of the committee for coming here and for being so generous with both your time and advice. I want you to know that the committee is grateful for your assistance in this regard.

In addition to thanking our witnesses, I should like to say that, one week from now, this committee will have a full day of hearings as it begins its first update of its report on the defence of North America. We will be hearing from Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group

M. Pasel: Nous avons un département de formation sophistiqué à Hamilton. Je parle ici de gens hautement spécialisés, ceux qui s'occupent des sauvetages en altitude et des matières dangereuses. Nous aussi, nous envoyons un membre de notre personnel s'entraîner à l'extérieur, pour qu'il puisse revenir faire de la formation à l'interne. Nous n'envoyons pas nos recrues où que ce soit mais nous les entraînons à l'interne, depuis toujours.

Le sénateur Forrestall: Merci beaucoup de votre patience. Vous nous aidez à comprendre certaines faiblesses constatées et ce qu'elles ont en commun.

M. Fries: Vous nous avez demandé pourquoi nous n'avions pas pressenti les réservistes qui pourraient s'acquitter de certains rôles mais nous ne pensions pas être autorisés à le faire. Nous traitons avec le gouvernement provincial et c'est pourquoi nous ne pensions pas que c'était possible. Nous pensions que les ressources des ministères fédéraux nous étaient inaccessibles. Personnellement, je pense que ces unités sont un potentiel et qu'elles sont tout à fait compétentes. Toute ma vie, j'ai eu affaire à elles. Dans les forces régulières, elles étaient assignées à des unités régulières et leur rendement était remarquable. Les réservistes sont bien entraînés et motivés et ils ont toutes les compétences dont nous avons besoin. Si nous n'avons pas songé à faire appel à eux, c'est parce que nous avons une chaîne de commandement par l'intermédiaire du gouvernement provincial.

Le sénateur Forrestall: Je n'aime pas demander cela mais tout de même, pourriez-vous nous envoyer quatre paragraphes par écrit là-dessus?

M. Fries: Volontiers.

Le sénateur Forrestall: Envoyez-les à notre greffière pour que nous puissions nous y reporter au moment de la rédaction de notre rapport.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Fries et monsieur Pasel, vous nous avez été d'une grande utilité. Merci de vos remarques. Nous avons beaucoup appris. Vous constatez que nous avons consulté une douzaine de collectivités. Au fur et à mesure de nos délibérations, nous comprenons mieux les défis qui se posent et ce qu'il faudra faire avant d'atteindre un niveau satisfaisant en matière de mesures d'urgence. D'une certaine façon, c'est un peu comme une cible mouvante. Les temps changent, la situation devient plus dangereuse, et c'est ainsi que ces enjeux prennent une plus grande importance. Nous constatons que nous voulons réfléchir davantage à ces questions et, peut-être, y consacrer plus de ressources également.

Je tiens à vous remercier au nom des membres du comité car vous avez été généreux de votre temps et de vos conseils. Je tiens à ce que vous sachiez que les membres du comité vous sont reconnaissants de l'aide que vous leur avez apportée.

Je voudrais maintenant signaler que dans une semaine, le comité tiendra une journée entière d'audiences dans le cadre de la première mise à jour de son rapport sur la défense nord-américaine. Nous entendrons le témoignage de M. Jerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la

of Transport Canada. We will also hear from Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence; Mr. Ken Hansen, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police; Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Maritime Services, Department of Fisheries and Oceans; Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Department of Citizenship and Immigration Canada; and, finally, Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations Division, CCRA.

If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony, as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the Clerk of the Committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of this committee.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, April 2, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence, to which was referred Bill C-227, respecting a national day of remembrance of the Battle of Vimy Ridge, met this day at 1:22 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order.

Senator Day, please proceed with the report of the Subcommittee on Veterans Affairs on Bill C-227.

Senator Day: Honourable senators, I have the honour to report that the Subcommittee on Veterans Affairs recommends that Bill C-227 be reported to the Senate without amendment but with observations. I will work out the observations with you at the conclusion of this meeting.

Senator Kenny: Any there any comments? Could an honourable senator please move adoption of the report?

Senator Atkins: I so move.

Senator Kenny: With a show of hands, honourable senators, all those in favour? All those not in favour? All those abstaining? The motion is carried.

Is there any other business before this committee?

Hon. Senators: No.

The committee adjourned.

sécurité maritime, Transports Canada. Nous entendrons également le témoignage du vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale, celui de M. Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada; celui de M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, services maritimes, ministère des Pêches et des Océans; celui de Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration; et enfin, celui de Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations, ADRC.

Si vous avez des questions ou des remarques, n'hésitez pas à contacter notre site Internet, www.sen-sec.ca. Vous y trouverez les témoignages entendus en comité de même que la confirmation des séances prévues. Pour toute autre chose, vous pouvez contacter la greffière du comité au 1-800-267-7362 qui pourra vous fournir de plus amples renseignements ou de l'aide pour contacter les membres du comité.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 2 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, auquel a été renvoyé le projet de loi C-227, Loi instituant une journée nationale de commémoration de la bataille de la crête de Vimy, se réunit aujourd'hui, à 13 h 22, pour en étudier la teneur.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte.

Sénateur Day, je vous prierais de nous présenter le rapport du Sous-comité des anciens combattants sur le projet de loi C-227.

Le sénateur Day: Honorables sénateurs, j'ai l'honneur d'annoncer que le Sous-comité des anciens combattants recommande qu'il soit fait rapport du projet de loi C-227 au Sénat sans amendement, mais avec des observations. Je vais préciser les observations avec vous à la fin de notre réunion.

Le sénateur Kenny: Y a-t-il des commentaires? Un sénateur aurait-il l'obligeance de proposer l'adoption du rapport?

Le sénateur Atkins: J'en fais la proposition.

Le sénateur Kenny: Honorables sénateurs, que tous ceux qui sont pour lèvent la main. Que ceux qui sont contre fassent de même. Y a-t-il des abstentions? La motion est adoptée.

Y a-t-il d'autres questions à signaler au comité?

Des voix: Non.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, March 31, 2003:

From the City of Saint John:

Mr. Glen Tait, Chief, Saint John Fire Department.

From the City of St. John's:

Mr. David Blackmore, Director of Building and Property,
Emergency Operations Centre Manager.

From the City of London:

Mr. Rudy Fries, Emergency Management Coordinator, London-
Middlesex Community.

From the City of Hamilton:

Mr. William Pasel, Emergency Measures Co-ordinator, Hamilton
Emergency Services Department.

TÉMOINS

Le lundi 31 mars 2003:

De la Ville de Saint John:

M. Glen Tait, directeur, Service des incendies de Saint John.

De la Ville de St. John's:

M. David Blackmore, directeur des Immeubles et des bi-
gestionnaire du Centre des opérations d'urgence.

De la Ville de London:

M. Rudy Fries, coordonnateur de la gestion des mesures d'ur-
communauté de London-Middlesex.

De la Ville de Hamilton:

M. William Pasel, coordonnateur des mesures d'urgence, Serv-
d'urgence de Hamilton.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, April 7, 2003

Issue No. 14

Seventeenth and eighteenth meetings on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

INCLUDING:
THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Fixing the Canadian Forces' Method of Dealing
with Death or Disemberment)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 7 avril 2003

Fascicule n° 14

Dix-septième et dix-huitième réunions concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique
nationale sur la sécurité pour le Canada

Y COMPRIS:
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Pour rectifier la position des forces canadiennes
concernant la mort ou la mutilation)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

JUL 16 2003

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.,
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, April 7, 2003
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera, at 9:40 a.m., in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Smith, P.C. (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda.

At 10:10 a.m., the committee suspended its sitting.

At 10:15 a.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Department of Transport Canada:

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group.

From the Department of National Defence:

Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff;

Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy, Operations and Readiness.

Mr. Frappier made a statement and responded to questions.

At 11:40 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:45 a.m., the committee resumed its sitting.

Vice-Admiral Buck made a statement and with Captain Avis responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“Update on Canada’s Response to Marine Security” presented by Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “56”)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd’hui à huis clos, à 9 h 40, dans la salle 160-S (salle du sous-comité) de l’édifice du Centre, sous la présidence de l’honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Smith, c.p. (6).

Également présents: Grant Purves et Grant Dawson, analystes à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement; le major-général (retraité) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 10 h 10, le comité suspend sa séance.

À 10 h 15, le comité reprend sa séance publique dans la salle 160-S de l’édifice du Centre.

Conformément à l’ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à son étude sur la nécessité d’une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l’ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 1, daté du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du ministère des Transport du Canada:

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime.

Du ministère de la Défense nationale:

Le vice-amiral Ronald Buck, chef d’état-major des Forces maritimes:

Le capitaine Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes.

M. Frappier fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 40, le comité suspend sa séance.

À 11 h 45, le comité reprend sa séance.

Le vice-amiral Buck fait une déclaration puis, avec l’aide du capitaine Avis, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière du comité.

- [«Update on Canada’s Response to Marine Security», présenté par Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «56»)

- [“Chief of Marine Staff Introductory Statement” by Vice-Admiral Ronald Buck, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “57”)

At 1:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, April 7, 2003
(27)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera, at 1:15 p.m., in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Cordy, Day, Forrestall and Kenny (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda.

At 2:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:05 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.)

WITNESSES:

From the Royal Canadian Mounted Police:

Superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement;

Corporal Denis Caron, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch.

From the Department of Fisheries and Oceans Canada:

Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services;

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate.

- [«Chief of Marine Staff Introductory Statement», par le vice-amiral Ronald Buck, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «57»)

À 13 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 13 h 15, dans la pièce 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Cordy, Day, Forrestall et Kenny (5).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité discute de ses travaux futurs.

À 14 heures, le comité suspend la séance.

À 14 h 05, le comité reprend la séance dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.)

TÉMOINS:

De la Gendarmerie royale du Canada:

Le surintendant Ken Hansen, directeur, Exécution des lois fédérales;

Le caporal Denis Caron, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé.

Du ministère des Pêches et des Océans Canada:

M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la flotte, Services maritimes;

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes.

From Canada Customs and Revenue Agency:

Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations Division;

Mr. Tom Kobolak, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence.

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Ms. Diane Merpaw, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination;

Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch.

Superintendent Hansen made a statement and with Corporal Caron responded to questions.

Mr. Gadula made a statement and with Mr. Meisner answered questions.

At 3:45 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:50 p.m., the committee resumed its sitting.

Ms. Tracy made a statement and with Mr. Kobolak responded to questions.

Ms. Normoyle made a statement and with Ms. Merpaw responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“RCMP Speaking Points”, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “62”)
- [“Summary of Presentation” by Charles Gadula and Tim Meisner, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “63”)
- [“Opening Remarks” by Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “64”)
- [“Opening Remarks for the CCRA”, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “65”)

At 5:10 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:15 p.m., the committee continued its meeting in camera in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

It was moved by the Honourable Senator Banks, — That the Clerk invite, through the usual channels, Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada, as the witness at 6:00 p.m. on Monday, April 28, 2003 to discuss transportation security.

The motion being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The committee proceeded to consider an interim report including new cover and appendix of the Subcommittee on Veterans Affairs.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations;

M. Tom Kobolak, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement.

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration Canada:

Mme Diane Merpaw, directrice adjointe intérimaire, Élaboration des politiques et coordination;

Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi.

Le surintendant Hansen fait une déclaration et, de concert avec le caporal Caron, répond aux questions.

M. Gadula fait une déclaration et, de concert avec M. Meisner, répond aux questions.

À 15 h 45, le comité suspend la séance.

À 15 h 50, le comité reprend la séance.

Mme Tracy fait une déclaration et, de concert avec M. Kobolak, répond aux questions.

Mme Normoyle fait une déclaration et, de concert avec Mme Merpaw, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès du greffier.

- [«RCMP Speaking Points», le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «62»)
- [«Summary of Presentation» par Charles Gadula et Tim Meisner, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «63»)
- [«Openings Remarks» par Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «64»)
- [«Opening Remarks for the CCRA», le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «65»)

À 17 h 10, le comité suspend la séance.

À 17 h 15, le comité poursuit sa réunion à huis clos dans la pièce 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre.

L'honorable sénateur Banks propose — Que le greffier invite, selon la procédure habituelle, M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Sûreté et sécurité, Transports Canada, à comparaître devant le comité le lundi 28 avril 2003, à 18 heures, pour discuter de la sécurité des transports.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine un projet de rapport (nouvelle couverture et annexe) du Sous-comité des anciens combattants.

The Honourable Senator Meighen who was stranded in Toronto because of poor weather conditions joined the discussion by speakerphone.

It was moved by the Honourable Senator Day, — That the draft report be adopted.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 6:35 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

L'honorable sénateur Meighen, qui a dû rester à Toronto en raison du mauvais temps, participe à la discussion par téléphone haut-parleur.

L'honorable sénateur Day propose — l'adoption du projet de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 18 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, April 10, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

EIGHTH REPORT

Your Committee was authorized by the Senate on Wednesday, November 20, 2002 to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers; and all other related matters. On November 25, 2002 the Committee referred this matter to its Subcommittee on Veterans Affairs.

Your Committee now tables its interim report entitled: *Fixing the Canadian Forces' Method of Dealing with Death or Dismemberment*.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

(Text of the report appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 10 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le mercredi, 20 novembre 2002, à examiner, pour ensuite en faire rapport, les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions; et toutes les autres questions connexes. Le 25 novembre 2002, le Comité a saisi le Sous-comité des anciens combattants de cette question.

Votre Comité dépose maintenant son rapport intérimaire intitulé: *Pour rectifier la position des Forces canadiennes concernant la mort ou la mutilation*.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages)

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, April 7, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 10:15 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee. On my immediate right is our deputy chair, Senator Michael Forestall, the distinguished senator from Nova Scotia. Senator Forestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

On my far right is Senator Banks, who is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. Before his appointment to the Senate in 2000, Senator Banks was active in a number of musical events. Senator Banks is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, this committee is studying the Nuclear Safety and Control Act.

On my extreme right is Senator David Smith from Ontario. Senator Smith has already served as a councillor and deputy mayor of Toronto and as a member of the House of Commons and a minister of state. He was appointed to the Senate in 2002. In the Senate, he also serves on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and on the Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Cordy of Nova Scotia, an accomplished educator with an extensive record of community involvement before she came to the Senate in 2000. In addition to serving on our committee, she is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and is now undertaking a study of mental health.

At my far left is Senator Joseph Day of New Brunswick, a successful lawyer and businessman. He was appointed to the Senate in 2001. Senator Day is the deputy chair of both our Subcommittee on Veterans Affairs and the National Finance Committee. He also sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of reports

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 10 h 15 afin d'examiner la nécessité, pour le Canada, de disposer d'une politique en matière de sécurité nationale.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bonjour. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et je préside le comité. Immédiatement à ma droite se trouve notre vice-président, le sénateur Michael Forrestall, éminent sénateur de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Forrestall est au service des gens de Dartmouth depuis 37 ans, il a été d'abord leur député à la Chambre des communes pour devenir ensuite leur sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions relatives à la défense et a siégé à divers comités parlementaires portant sur cette question, notamment le Comité spécial mixte de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes.

À l'extrême droite se trouve le sénateur Banks, qui est bien connu des Canadiens parce qu'il est l'un de nos musiciens et artistes de scène des plus accomplis et polyvalents. Avant son entrée au Sénat en 2000, le sénateur Banks a été au cœur d'un certain nombre de manifestations musicales. Le sénateur Banks préside le Comité permanent de l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles qui se penche en ce moment sur la sûreté et la réglementation nucléaires.

À l'extrême droite se trouve le sénateur David Smith de l'Ontario. Le sénateur Smith a été par le passé conseiller municipal et vice-maire de Toronto, de même que député à la Chambre des communes et ministre d'État. Il est entré au Sénat en 2002. Il siège également au Comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et au Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Vous voyez à côté de lui le sénateur Cordy de la Nouvelle-Écosse, éducatrice accomplie qui a été très active dans le milieu communautaire avant d'entrer au Sénat en 2000. Elle siège à notre comité et est également membre du Comité permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie du Sénat qui vient de publier un rapport remarquable sur la santé et vient d'entreprendre une étude sur la santé mentale.

À l'extrême gauche se trouve le sénateur Joseph Day du Nouveau-Brunswick, avocat et homme d'affaires réputé. Il a été nommé au Sénat en 2001. Le sénateur Day est le vice-président de notre Sous-comité des anciens combattants et du Comité permanent des finances nationales. Il siège également au Comité permanent des transports et des communications ainsi qu'au Comité permanent de l'agriculture et des forêts.

Notre comité est le premier comité permanent du Sénat ayant pour mandat d'étudier la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons publié une série de rapports dont le

beginning with "Canadian Security and Military Preparedness." This study was tabled in February 2000 and examined the major defence issues facing Canada. The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security. First, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was published in September 2002; second, "For an extra 130 bucks... Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up," which was published in November 2002; and, most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports," which was published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to North American security and defence. Part of the work of this committee has been the holding of hearings on the federal government's support of the men and women across the country that respond first to an emergency or disaster.

The committee has decided, however, to give priority to an ongoing evaluation of Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. These hearings update an earlier committee report, "Defence of North America," published in 2002, which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

This morning we will hear from officials from Transport Canada and from the Department of National Defence. In the afternoon, we will hear from superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police, and from Charles Gadula, Director General of marine programs, Department of Fisheries and Oceans.

Mr. Frappier, are you here today. You chair the joint departmental committee on this subject and we understand you have an opening statement that you are prepared to make to the committee. We look forward to hearing from you.

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Department of Transport Canada: It is an honour to be here this morning. I have two quick statements that I would like to make: One as the chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group and the other to inform with respect to transport Canada and its activities.

The Chairman: Senator Forrestall wanted to interject briefly with a question.

Senator Forrestall: Why is the Department of Transport, a skeleton of its old self, chairing this when it has no resources and it commands no capacity to achieve what was undertaken? Would you know?

Mr. Frappier: I am not sure that I can answer that fully. You may want to talk to the minister on that.

Senator Forrestall: If you do not want to tell us, that is fine.

premier s'intitulait «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude a été déposée en février 2000 et faisait état des grandes questions relatives à la défense pour le Canada. Le Sénat a ensuite prié notre comité de se pencher sur la nécessité pour le Canada d'avoir une politique de sécurité nationale. Nous avons publié jusqu'à présent trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale. Premièrement, le rapport intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», qui a été rendu public en septembre 2002; deuxièmement, le rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: une vue de bas en haut», qui a été publié en novembre 2002; et troisièmement, le plus récent, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», qui a été publié en janvier 2003.

Le comité poursuit son étude sur la capacité qu'a le Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Entre autres choses, notre comité a tenu des audiences sur le soutien que le gouvernement fédéral accorde à ces hommes et à ces femmes de notre pays qui sont les premiers à intervenir en cas d'urgence ou de sinistre.

Cependant, le comité a décidé de donner la priorité à son étude de la capacité qu'a le Canada de défendre ses eaux territoriales et de contribuer au maintien de l'ordre sur le littoral continental. Nos audiences nous permettront d'actualiser un rapport que le comité a publié plus tôt, en 2002, «La défense de l'Amérique du Nord», où l'on a constaté que les efforts que fait le Canada pour défendre ses côtes sont largement ponctuels et fragmentaires.

Nous allons entendre ce matin des fonctionnaires de Transports Canada et du ministère de la Défense nationale. Cet après-midi, nous recevons le surintendant Ken Hansen, directeur du Service de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada, et Charles Gadula, directeur général des Services maritimes, ministère des Pêches et des Océans.

Monsieur Frappier, vous voilà. Vous présidez le comité interministériel chargé de cette question, et nous croyons savoir que vous avez préparé un exposé à l'intention du comité. Il nous tarde de l'écouter.

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, ministère des Transports du Canada: C'est un honneur pour moi que d'être ici ce matin. J'aimerais faire deux brèves déclarations: la première à titre de président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et l'autre qui porte sur Transports Canada et ses activités.

Le président: Le sénateur Forrestall a une petite question à vous poser.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi le ministère des Transports, qui n'est plus que l'ombre de lui-même, préside-t-il ce groupe de travail alors qu'il n'a aucune ressource et qu'il n'est pas habilité à mener à terme le projet qui a été entrepris? Savez-vous pourquoi?

M. Frappier: Je ne suis pas sûr de pouvoir donner une réponse complète à cette question. Vous voudrez peut-être en parler au ministre.

Le sénateur Forrestall: Si vous ne voulez pas nous le dire, ça va.

Mr. Frappier: I will mention that the Marine Transportation Security Act is a Transport Canada administered act that provides the authority for marine security. As for other modes of transportation, Transport Canada is the department responsible for coordinating and implementing security.

Senator Forrestall: Thank you very much.

The Chairman: Continue with your presentation, Mr. Frappier.

Mr. Frappier: I would like to give an update on the workings on the Interdepartmental Marine Security Working Group.

[Translation]

As you probably know, Transport Canada is the federal body responsible for the management and security of marine transportation in Canada. That responsibility includes the planning, development and implementation of policies, procedures, laws, regulations and standards for insuring security, developing emergency plans and managing crises.

The department is certainly not the only organization contributing to these efforts; protecting marine security requires cooperation from a wide range of partners: other federal departments and agencies, industry, public interest groups and unions, navigators, those operating ports and facilities, and the international community, in particular the United States.

[English]

I will briefly speak about the measures we have taken since September 11, the workings of Interdepartmental Marine Security Working Group, some of our main security commitments, our approach to marine security, and some of the new enhancements recently announced.

After September 11, the Interdepartmental Marine Security Working Group was established. In Budget 2001, the government provided more than \$60 million over five years for marine security. There was an increase in Coast Guard surveillance flights and heightened short-term presence of fleet base. The Coast Guard required vessels arriving in Canadian waters to give 96-hours' notice.

Canadian customs also increased focus on container security. The RCMP enhanced their emergency response teams. The Coast Guard began to fast-track the automated vessel identification system. The RCMP temporarily assigned organized crime teams to Canada's three major ports. CSIS strengthened its threat related intelligence gathering and dissemination capabilities.

CIC, Citizenship and Immigration Canada, strengthened networks of immigration control officers and intelligence liaison officers. There was enhanced screening of vessels entering the seaway system. Federal government proactive support of

M. Frappier: Je tiens à mentionner que la Loi sur la sûreté du transport maritime est une loi administrée par Transports Canada qui autorise le ministère à assurer la sûreté maritime. Comme pour tous les autres modes de transport, Transports Canada est le ministère responsable de la coordination et de la mise en oeuvre de la sécurité.

Le sénateur Forrestall: Merci beaucoup.

Le président: Poursuivez votre exposé, monsieur Frappier.

M. Frappier: J'aimerais vous donner un aperçu des travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

[Français]

Comme vous le savez sans doute, Transports Canada est l'organisme fédéral responsable de la gestion et de la sûreté du transport maritime au Canada. Cette responsabilité englobe la planification, l'élaboration et l'exécution de politiques, procédures, lois, règlements et normes nécessaires au maintien de la sûreté, à l'élaboration des plans d'urgence et à la gestion de crises.

Le ministère n'est certes pas la seule organisation participant à cet effort; la protection de la sûreté maritime exige la collaboration d'une vaste gamme de partenaires: notamment d'autres ministères et organismes fédéraux, l'industrie, les groupes d'intérêt public et syndicaux, les navigateurs, les exploitants de ports et installations et la collectivité internationale, en particulier les États-Unis.

[Traduction]

Je ferai brièvement état des mesures que nous avons prises depuis le 11 septembre, des travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, de certains des grands engagements que nous avons pris relativement à la sécurité, de notre approche à la sûreté maritime et de certaines améliorations qui ont été annoncées récemment.

Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a été créé après le 11 septembre. Dans son budget de 2001, le gouvernement a réservé plus de 60 millions de dollars sur cinq ans pour la sécurité maritime. Il y a eu augmentation des vols de surveillance de la Garde côtière et accroissement de la présence à court terme de ses navires. La Garde côtière oblige les navires qui entrent dans les eaux canadiennes à donner un avis de 96 heures.

Les douanes canadiennes ont également accru leur surveillance des conteneurs. La GRC a renforcé les moyens des équipes tactiques d'intervention. La Garde côtière a accéléré la mise en place du Système d'identification automatique des navires. La GRC a assigné temporairement des équipes chargées de lutter contre le crime organisé dans les trois grands ports du Canada. Le SCRS a renforcé ses mécanismes de collecte et de diffusion de renseignements concernant les menaces à la sécurité.

CIC, soit Citoyenneté et Immigration Canada, a renforcé son réseau d'agents de contrôle de l'immigration et d'agent de liaison du renseignement. On a amélioré les mesures de vérification visant les navires entrant dans la voie maritime. Le gouvernement du

international commitments, in particular IMO requirements, has since been approved. Department of National Defence established marine control access zones around three naval installations.

The Interdepartmental Marine Security Working Group was established in October 2001. Its mandate is to coordinate federal response to marine security, analyze our marine systems for security gaps, and develop possible mitigation initiatives to address these gaps.

Sixteen federal departments and agencies are members of this working group. It is chaired by Transport Canada. The membership of the IMSWG is in the information provided.

There was a significant budget allocation. On page 8 of the presentation, I have given the information for Budget 2001. On page 9, we have outlined the budget assigned to the seven key theme areas, which I will address in a minute. I would like to point out that the total commitment of the government over the period of 2001-02 to 2007-08 is \$197 million.

How do we conduct the business of the Marine Security Working Group? First, to better identify and address security gaps, the marine sector was divided into four security zones: foreign, international waters, Canadian waters, and coastal land site areas. Each security zone has four activity areas of concentration. These main areas are: awareness, ability to respond, safeguarding and collaboration.

Following the initial review, we conducted a review to determine which activity areas and which security zones were of interest for further analysis. On page 12 of your presentation I have outlined the matrix of the areas that we pursued.

Once the level of risk was established, potential mitigation measures were identified and evaluated from which emerged a set of broad program initiatives. Finally, an order of priority was established to achieve a phased and balanced lowering of risk levels across all the key zones. Results of this process were then used to establish the policy recommendations that went to cabinet.

As a result of that submission, funding was provided. The Minister of Transport, David Collenette, announced the package on January 22, 2002. This package provided up to \$172.5 million for initiatives designed to further enhance the security of Canada's marine transportation system and its maritime borders. Packages are being administered cooperatively by a number of federal departments and agencies, all of which are members of the IMSWG.

The specific themes are: increased surveillance and tracking of marine traffic, including near real-time identification and tracking of vessels in Canadian waters; the screening of passengers and crew on board vessels; installing new detection equipment in ports to screen containers for radiation; enhancement of the RCMP's emergency response team and the establishment of permanent investigative positions at major ports; enhancing collaboration

Canada appuie de façon proactive les engagements internationaux, en particulier les exigences de l'OMI qui ont été approuvées depuis. Le ministère de la Défense nationale a établi des zones maritimes d'accès contrôlé maritimes à proximité de trois installations navales.

Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a été mis sur pied en octobre 2001. Il a pour mandat de coordonner l'intervention fédérale en matière de sûreté maritime, d'analyser notre système maritime afin de déterminer les lacunes en matière de sûreté et d'élaborer des initiatives d'atténuation pour combler ces lacunes.

Seize ministères et organismes fédéraux sont membres de ce groupe de travail. Il est présidé par Transports Canada. Dans les informations que nous vous avons remises, vous trouverez la liste de membres du GTISM.

Nous avons reçu des crédits substantiels. À la page 8 de mon exposé, je donne les informations tirées du budget 2001. À la page 9, nous expliquons comment le budget a été réparti entre les sept grands thèmes, dont je parlerai dans un instant. Et je signale que l'engagement financier total du gouvernement pour la période s'étalant de 2001-2002 à 2007-2008 est de 197 millions de dollars.

Que fait le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime? Premièrement, pour mieux identifier et combler les lacunes en matière de sécurité, le secteur maritime a été divisé en quatre zones: étrangères, eaux internationales, eaux canadiennes et secteurs côtiers. Chaque zone de sécurité a quatre domaines d'activité: sensibilisation, capacité d'intervention, protection et collaboration.

Après avoir pris connaissance de l'état des lieux, nous avons mené une étude pour déterminer quels domaines d'activité et quelles zones de sécurité méritaient plus amples analyses. Vous en trouverez un aperçu à la page 12 de mon exposé.

Une fois le niveau de risque établi, des mesures d'atténuation étaient arrêtées et évaluées, et à partir de cela nous avons établi un ensemble d'initiatives générales. Enfin, nous avons créé un ordre de priorité pour abaisser et équilibrer le niveau de risque dans toutes les grandes zones. On s'est ensuite servi des résultats de ce processus pour articuler les recommandations dont faisait état la politique qui a été soumise au Cabinet.

En conséquence de cette démarche, nous avons reçu les crédits budgétaires voulus. Le ministre des Transports, David Collenette, a annoncé un train de mesures le 22 janvier 2002. Ces mesures prévoyaient jusqu'à 172,5 millions de dollars pour des initiatives visant à améliorer la sûreté du système de transport maritime du Canada et de ses frontières maritimes. Ces mesures sont administrées en coopération par divers organismes et ministères fédéraux, qui sont tous membres du GTISM.

Les grands thèmes sont les suivants: surveillance accrue et repérage amélioré du trafic maritime, ce qui comprend l'identification et le repérage presque immédiats des navires qui entrent en eaux canadiennes; l'amélioration du contrôle des passagers et des membres d'équipage des navires; l'installation d'un nouvel équipement de détection dans les ports pour détecter les radiations dans les conteneurs; l'amélioration des équipes

and coordination among government departments and agencies; developing and implementing new international requirements; and continued improvement of port security through enhanced coordination and collaboration. You will receive more information on each of those themes from the people whom you have called forward from the various departments.

I will now give a bit more detail on the Transport Canada initiatives of those themes. We are the lead on a few of them.

[Translation]

Transport Canada ensures implementation of the International Ship and Port Facility Security Code. The ISPS code was adopted at a diplomatic conference held at the International Maritime Organization headquarter in December 2002.

The participants at that conference adopted a certain number of amendments to the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea, the most important being the addition of the new International Ship and Port Facility Security Code. Among other things, the code requires implementation of security plans and the appointment of security officers for ships, shipping companies and port facilities, as well as the installation of ship alarms and automatic code identification systems on ships. The ISPS code will come into force July 1, 2004.

Transport Canada is working with the marine industry to implement the code by that date. The Government of Canada is a signatory to the code and as the designated authority of the Government of Canada and under the ISPC code, Transport Canada is responsible for various activities including setting security levels, determining which port facilities require a security officer and a security plan, approving security assessments and plans and any subsequent changes to the assessment or plan, exercising control and compliance measures, establishing requirements for a declaration of security, and approving registered security organizations.

Another very important program is the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program. Under this program, operators of marine facilities are required to establish restricted areas in order to protect essential infrastructure in the marine transportation system. This new program is intended to ensure the security of people in the port and prevent interference with the marine transportation system. It will be based on the Airport Restricted Area Access Clearance Program, and implementation will be done in consultation with various stakeholders.

tactiques d'intervention de la GRC et la création de postes d'enquête permanents dans les grands ports; l'amélioration de la collaboration et de la coordination entre les organismes et ministères du gouvernement; l'élaboration et la mise en oeuvre de nouvelles exigences de sûreté internationale; et l'amélioration constante de la sécurité portuaire par une meilleure coordination et une meilleure collaboration. Vous recevrez davantage d'information sur chacun de ces thèmes des divers représentants des ministères que vous avez convoqués.

Je vais maintenant vous parler un peu des initiatives de Transports Canada dans ces domaines. Nous sommes le maître d'oeuvre dans quelques-uns d'entre eux.

[Français]

Transports Canada assure la mise en œuvre du Code international de sûreté des navires et des installations portuaires. Le code ISPS a été adopté lors d'une conférence diplomatique tenue au siège social de l'Organisation maritime internationale en décembre 2002.

Les participants à cette conférence ont adopté un certain nombre de modifications à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dont la plus importante se traduit par le nouveau Code international de sûreté des navires et des installations portuaires. Le code exige entre autres choses la mise en œuvre de plans de sûreté et la désignation d'agents de sûreté pour les navires, les sociétés propriétaires de navires et les installations portuaires, ainsi que l'installation de dispositifs d'alarme et de systèmes d'identification automatique sur les navires. Le code ISPS entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Transports Canada travaille de concert avec l'industrie maritime en vue de la mise en place du code pour la date d'entrée en vigueur. Le gouvernement du Canada est signataire de ce code et, à titre d'autorité désignée du gouvernement du Canada, et en vertu du code ISPS, Transports Canada est responsable de diverses activités dont les suivantes: établir les niveaux de sûreté pertinents; déterminer quelles sont les installations portuaires du Canada qui doivent désigner un agent de sûreté et mettre au point un plan de sûreté; approuver les évaluations et les plans de sûreté des installations portuaires, ainsi que toute modification subséquente à cette évaluation et à ces plans; mettre en application des mesures de contrôle et de conformité; établir les exigences en vue d'une déclaration de sûreté et approuver les organismes de sûreté enregistrés.

Un autre programme très important est le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes. Dans le cadre de ce programme, les exploitants des installations maritimes seront tenus d'établir des zones réglementées dans le but de protéger les infrastructures essentielles du réseau de transport maritime. Ce nouveau programme a pour but d'assurer la sécurité des personnes dans les ports et d'empêcher les actes d'interventions illicites dirigés contre le réseau de transport maritime. Le programme prendra modèle sur le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des aéroports. La mise en œuvre se fera en consultation avec les intervenants touchés.

The purpose of establishing restricted areas is to protect the security of everyone who needs to have access to those areas: passengers, crew, visitors, personnel and other employees such as those making deliveries. People wishing to have access to restricted areas in a port will go through a background check or will have to be accompanied by a responsible officer.

There are also customs control areas, and steps are being taken to ensure coordination and harmonization between our efforts and the CCRA customs control areas. The process for granting passes will be based on the system that already exists in Canadian airports. Anyone wanting access to a restricted area of a port will be the subject of a background check carried out in cooperation with the RCMP and CSIS.

The new Marine Security Coordination Program will start in 2003-04, and it will be managed by the Interdepartmental Marine Security Working Group. This program will fund one-time or limited-period projects to enhance collaboration and coordination among federal departments and agencies.

The next steps in this program are to resolve the main policy issues involved in implementing the ISPS code and the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program; to work with marine stakeholders through the following mechanisms: presentations at national, regional and port-specific meetings — these presentations have already begun and will continue until early May — moderated regional and national consultations with affected stakeholders; hiring of additional dedicated marine security specialists; and, finally, establishment of a methodology for conducting security assessments of marine facilities. We will have to initiate regulatory and legislative amendments and establish a marine security oversight program to ensure that the legislation and regulations are properly implemented.

[English]

I am open to any questions you have.

The Chairman: Thank you, Mr. Frappier. You have given us an excellent overview of the work that you and your committee have been doing.

Over the course of today's hearing and in future hearings, we will be trying to put some flesh on the bones that you have described to us. For example, you talked about a number of initiatives such as the new marine security enhancement initiatives or increased tracking and surveillance, enhanced screening of crew and passengers, installation of new detection equipment, enhanced capacity to respond to potential threats, and enhanced coordination and collaboration and continued improvements to port security. We are looking for some specifics in terms of exactly what you have in mind. The members of the committee

Les zones réglementées ont pour objet d'assurer la sécurité de toutes les personnes qui doivent avoir accès à ces zones. c'est-à-dire les passagers, des membres d'équipage, les visiteurs, le personnel sur place et d'autres employés tels que les livreurs. Les personnes souhaitant accéder aux zones réglementées d'un port seront soumises à une vérification des antécédents, ou devront être accompagnées d'un agent responsable.

Les zones contrôlées par les douanes sont aussi en place et on s'assure qu'il y ait une coordination et une harmonisation entre les efforts de nos zones et celles de l'ADRC. Le processus d'octroi de laissez-passer prendra modèle sur le système déjà en place dans les aéroports canadiens. Les personnes souhaitant accéder aux zones réglementées d'un port seront soumises à une vérification des antécédents, faite en collaboration avec la GRC et le SCRS.

Le nouveau Programme de coordination de la sûreté maritime entrera en vigueur en 2003-2004. Ce programme sera géré par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Le programme financera des projets ponctuels ou de durée limitée visant à améliorer la collaboration et la coordination des ministères et des organismes fédéraux.

Les prochaines étapes de ce programme est de régler les principales questions de politique rattachées à la mise en oeuvre du code ISPS et du programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes; de travailler avec les intervenants du secteur maritime par l'entremise des mécanismes suivants: la présentation d'exposés dans le cadre de réunions nationale et régionales ou concernant un port en particulier — cette présentation est déjà commencée et se poursuivra jusqu'au début de mai — ; des consultations régionales et nationales dirigées auprès des intervenants touchés; et d'embaucher d'autres spécialistes de la sûreté maritime pour s'assurer d'un programme d'inspection; et, finalement, l'établissement d'une méthodologie en vue d'effectuer des évaluations de sûreté dans les installations maritimes. Nous devons apporter des modifications aux règlements et aux lois, et établir un programme de surveillance de la sûreté maritime pour s'assurer que les lois et les réglementations seront bien mises en place.

[Traduction]

Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Frappier. Vous nous avez donné un excellent aperçu du travail que vous et votre comité accomplissez.

Au cours de notre audience d'aujourd'hui et dans nos audiences futures, nous allons tâcher d'acquérir une compréhension plus substantielle de ce que vous nous avez dit aujourd'hui. Par exemple, vous avez parlé de certaines initiatives comme celles qui visent à hausser la sûreté maritime ou les opérations de repérage et de surveillance, l'amélioration du contrôle des équipages et des passagers, l'installation d'un nouvel équipement de détection, l'amélioration de la capacité de réagir aux menaces, et l'amélioration de la collaboration et de la coordination ainsi que les améliorations suivies dans la sécurité

will be trying to get as complete a picture as we can of how we are moving forward.

We view this study as an extension of our September report, "Defence of North America: Canadian responsibility," where we focused principally on coastal issues. That report was a first step and we are interested in seeing how the government is proceeding beyond that.

We are concerned generally about trying to narrow in broad statements. The pass system is a good example. You made a number of comments about how you will improve the pass system and make it similar to the airport system that you have now. When we were in Vancouver a little over a year ago, we asked the port officials about what sort of pass system they had. They described what seemed to the committee as being a pretty good pass system.

Then we asked how many people it included. Their answer was that it includes the 127 people who work for the Port Authority, but it does not include the 30,000 other workers at the port. Yet, when we first received the information, it sounded like 30,000 people had this pass system in place.

As we go forward, when we are talking about the pass system, we want to know how it will work and who it will cover; whether it will be the narrow group that just worked for the Port Authority or whether it will include the checkers, longshoremen and others who work in the port environment.

That will be the nature of the inquiries we have. I wanted to put that in context for you.

Senator Banks: Does the working group have in mind a definable plan that would represent maritime security across the board? I ask is because no one has ever confirmed that this is the specific object in place. Is that the end that you have in mind?

If so, how far away do you think such a clear policy might be?

Mr. Frappier: I do not believe there is an end point — a report or a product — and then we say that the work is done.

We believe that marine security will always involve — as it always has — many departments doing different aspects of their mandates. It is important to ensure the Government of Canada has a coordinated view of what is occurring and what should occur in marine security.

portuaire. Nous allons vous demander de nous expliquer en détail ce que vous nous avez dit. Les membres du comité tâcheront d'acquiescer un portrait aussi complet que possible de l'étude qu'il va faire.

Cette étude est pour nous un complément de notre rapport de septembre, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», où nous avons examiné surtout les questions relatives à la défense côtière. Ce rapport était une première étape, et nous tâcherons de savoir ce que compte faire le gouvernement à partir de cela.

De manière générale, nous voulons connaître les détails de ces énoncés généraux. Le système des laissez-passer est un bon exemple. Vous nous avez fait quelques remarques sur la manière dont vous comptez améliorer le système de laissez-passer et le rapprocher à celui qu'on a maintenant dans le système aéroportuaire. Lorsque nous sommes allés à Vancouver il y a un peu plus d'un an de cela, nous avons demandé aux responsables du port quel genre de système de laissez-passer ils avaient. Ils ont décrit au comité ce qui a semblé être un assez bon système de laissez-passer.

Ensuite nous leur avons demandé combien de gens étaient visés par ce système. Ils ont répondu que le système s'appliquait aux 127 personnes qui travaillent pour l'administration portuaire, mais pas aux 30 000 autres travailleurs du port. Pourtant, quand nous avons reçu l'information initialement, nous avons eu l'impression que ce système de laissez-passer était en place pour 30 000 personnes.

Dans nos discussions, quand nous aborderons la question des laissez-passer, nous voulons savoir comment le système fonctionnera et qui sera visé, c'est-à-dire si ce sera seulement le petit groupe qui travaille pour l'autorité portuaire ou bien l'ensemble des travailleurs, vérificateurs, débardeurs et autres qui travaillent dans le milieu portuaire.

Ce sera l'une des questions que nous voudrions tirer au clair. Je voulais vous le préciser tout de suite.

Le sénateur Banks: Est-ce que le groupe de travail a en tête un plan précis qui représenterait la sécurité maritime dans tous ses aspects? Je pose la question parce que personne n'a jamais confirmé que tel est bien le mandat précis. Est-ce le résultat final que vous avez à l'esprit?

Dans l'affirmative, dans combien de temps pensez-vous aboutir à une telle politique claire?

M. Frappier: Je ne crois pas qu'on ait en vue un résultat final, un rapport ou un produit quelconque, après quoi nous dirions que le travail est fini.

Nous croyons que la sécurité maritime ne cessera de mettre toujours en cause, comme cela a toujours été le cas, de nombreux ministères et différents aspects de leurs mandats respectifs. Il est important de s'assurer que le gouvernement du Canada a une vue d'ensemble de ce qui se passe et de ce qui devrait se passer dans le dossier de la sécurité maritime.

The first step is to ensure policy coordination. Much of that effort was done in preparation of the memorandum to cabinet that has gone up. The recent announcements of up to \$172.5 million were a product of that, if you like. There is an ongoing need to ensure that coordination at the policy level is in place and is happening.

Senator Banks: Is it better to coordinate a number of different policies, which is what you are saying, or to have a policy to which everyone adheres?

Perhaps it is cynical of me to ask that question. We are talking about security. We used to be able to say, here is a question that is about military security; here is another one that refers to immigration; and here is another one that has only to do with trade and commerce. That is no longer possible, and everyone knows that. You know it better than we do.

Could you answer the question about the logic of there being a bunch of different policies — I think the answer is 17 different policies or however many there are — and try to coordinate them in some way, as opposed to having a model that says, “Here is our maritime security policy. Everyone do that. Here is how you fit into that.” There is a difference.

Mr. Frappier: If you could isolate all the other things that public policy has to handle, it may make sense to put together a policy document or a policy organization for marine security.

The fact is that, as in many areas of public policy, the complexities of what is at stake and the complexities of the mandates of different departments mean that you will always have more than a couple of players involved in things.

On the marine security side, we have things such as how does organized crime fit into it or not. That is an interesting area. You cannot lump it in, but you cannot ignore it completely either.

On the Customs side, there are all kinds of issues with respect to contraband. We do not want to have a policy for inspecting containers from a national security perspective and then another set of policies that will look at it from a contraband perspective or a Customs and Revenue perspective. They all have to fit together. That is basically the fundamental role of the working group.

As to whether it will produce a document that is the policy, we have not decided on that. There will always be other departments involved and there will always be a need to ensure that the policies are coordinated on the different subject areas.

Senator Banks: We have been, concomitant with this study, doing one that involves questions of first responders in unhappy scenarios and various different situations — not only in ports but also in cities and towns and villages across Canada.

La première étape est de veiller à assurer la coordination des politiques. Nous avons déployé beaucoup d'efforts en ce sens durant la préparation du mémoire au Cabinet. La somme de 172,5 millions de dollars récemment annoncée était un résultat de ces efforts, si vous voulez. Il faut constamment s'assurer d'avoir une bonne coordination au niveau des politiques.

Le sénateur Banks: Est-ce préférable de coordonner un certain nombre de politiques différentes, comme vous le décrivez, ou bien d'avoir une seule politique que tout le monde doit respecter?

C'est peut-être cynique de ma part de poser cette question. Nous parlons de sécurité. Auparavant, nous pouvions dire: Voici une question qui met en cause la sécurité militaire; dans cet autre dossier, il est question d'immigration; et voici encore un autre dossier qui concerne uniquement le commerce extérieur. Cela n'est plus possible, et tout le monde le sait. Vous le savez mieux que nous.

Pouvez-vous répondre à la question sur la logique d'avoir une foule de politiques différentes — je pense qu'il y en a dix-sept, ou peu importe le chiffre — et d'essayer de les coordonner d'une manière ou d'une autre, plutôt que d'avoir un modèle dans lequel on dirait: «Voici notre politique de sécurité maritime. Chacun doit s'y conformer. Voici comment vous cadrez dans l'ensemble». Il y a une différence.

M. Frappier: Si l'on pouvait isoler tous les autres éléments qui sont en cause dans la politique publique, il serait peut-être logique d'élaborer un document de politique ou une organisation chargée d'appliquer la politique en matière de sécurité maritime.

Le fait est que, comme dans bien d'autres domaines d'affaires publiques, la complexité de ce qui est en jeu et la complexité des mandats des différents ministères signifient qu'il y aura toujours plusieurs intervenants.

Dans le domaine de la sécurité maritime, il faut par exemple s'interroger sur la présence du crime organisé. C'est une question intéressante. On ne peut pas l'englober avec les autres, mais on ne peut pas l'écarter complètement non plus.

Pour ce qui est des douanes, il y a toutes sortes de problèmes qui se posent en matière de contrebande. Nous ne voulons pas avoir une politique d'inspection des conteneurs pour des raisons de sécurité nationale, et puis une autre politique visant l'inspection des mêmes conteneurs du point de vue de la lutte contre la contrebande ou du point de vue des Douanes et du Revenu. Il faut que tout soit intégré. Tel est essentiellement le rôle fondamental du groupe de travail.

Quant à savoir si le résultat sera la rédaction d'un document qui énoncera la politique, nous n'avons pas encore pris de décision là-dessus. Il y aura toujours d'autres ministères en cause et il sera toujours nécessaire de s'assurer que les politiques sont coordonnées relativement aux différents domaines.

Le sénateur Banks: Nous faisons, en même temps que cette étude-ci, une autre étude portant sur les premiers intervenants dans divers scénarios et diverses situations catastrophiques, non seulement dans les ports, mais aussi dans les villes et villages partout au Canada.

We found that in some places, there is a plan in place that would seem to us to work. In other places, where there are problems with communication and the sharing of information and the sharing of priorities and of budgets and everything else between various agencies and organizations that might be involved in response to an event, there are difficulties.

In the event of an eventful problem of some kind — likely one that is new and unforeseen and innovative and, to use the military term, unsymmetrical — with respect to maritime security, who drives the bus? Who is in charge? Somebody has to be in charge.

For example, when it comes to search and rescue, the Department of National Defence is in charge from the centres from which they direct search and rescue. They have at their disposal access to information and communication with all of the various other people who might be involved, such as the Coast Guard, Transport, Fisheries, whomever. The Department of National Defence is driving that bus.

If a Canadian were to ask, “Who drives the bus?” on the subject of an event that would have to do with maritime security, the answer would seem to be, “Well, it depends.” We have yet to find an answer to that question.

To be a little cynical, you used the phrase “administrative cooperation,” in that it would be administered cooperatively by the various government departments. That is frightening to me.

Mr. Frappier: We were talking about policy coordination. There are also operational roles. For example, if you take a specific example of a known terrorist activity about to occur in a maritime environment, it is clear that the National Counter Terrorism Plan kicks in, and the Solicitor General’s office and the national operations centre of the RCMP are driving that bus.

They would then operationally have at their disposal the assets and capabilities of all the other departments. Our job now is to make sure that there is a policy coordination, but also that operationally those things are smooth so there is no confusion or question of whether they can get support of a Coast Guard vessel or the JTF2 out of National Defence as they require.

I think there are ways of ensuring that there is a good response if there is an event. It is important to use some of the operational capabilities that are already in place. For instance, you need to involve your local first responders — particularly the local police and so forth.

The RCMP already have capabilities to do that in emergency situations, so we want to ensure that capacity is used to its maximum, because these events will not happen every day or every month or every year. You want to ensure you are using operational systems that are in place.

Nous avons constaté qu’en certains endroits, on a mis en place un plan qui nous semble bien fonctionner. Ailleurs, il y a parfois des difficultés sur les plans des communications et l’échange d’information, et du partage des priorités et des budgets et de tout le reste entre les diverses organisations qui peuvent être appelées à intervenir en cas de catastrophe.

Dans l’éventualité d’un événement problématique quelconque — il y a fort à parier qu’il sera nouveau et imprévu et, pour utiliser le jargon militaire, non symétrique — dans le domaine de la sécurité maritime, qui prend l’affaire en main? Qui est aux commandes? Il faut bien qu’il y ait un patron.

Par exemple, en matière de recherche et de sauvetage, c’est le ministère de la Défense nationale qui commande les opérations à partir des centres d’où l’on dirige les efforts de recherche et de sauvetage. Ils ont accès à toute l’information et peuvent communiquer avec tous les autres intervenants éventuels, comme la Garde côtière, les Transports, les Pêches, et cetera. C’est le ministère de la Défense nationale qui est aux commandes.

Si un Canadien posait la question «qui est aux commandes?» à la suite d’un événement mettant en cause la sécurité maritime, il semble que la réponse serait: «Eh bien, ça dépend». Nous n’avons pas encore trouvé la réponse à cette question.

Je suis un peu cynique, mais vous avez utilisé l’expression «coopération administrative», en ce sens que le tout serait administré en coopération par les divers ministères gouvernementaux. Cela m’effraie.

M. Frappier: Nous parlions à ce moment-là de coordination des politiques. Il y a aussi des rôles opérationnels. Par exemple, dans le cas d’un attentat terroriste dont on sait qu’il va bientôt se produire dans un environnement maritime, il est clair que c’est alors le plan national de lutte contre le terrorisme qui s’applique, et ce sont donc le Bureau du solliciteur général et le Centre national des opérations de la GRC qui sont aux commandes.

Sur le plan opérationnel, ils auraient alors à leur disposition les ressources matérielles et autres de tous les autres ministères. Notre tâche à nous est de s’assurer non seulement qu’il y a une coordination des politiques, mais aussi que sur le plan opérationnel, tout se passe harmonieusement, qu’il n’y a pas de confusion ou de point d’interrogation, que les gens ne se demandent pas s’ils peuvent compter sur l’appui d’un bateau de la Garde côtière ou de la FOI2 de la Défense nationale, au besoin.

Je pense qu’il y a moyen de s’assurer que l’intervention sera efficace si quelque chose se produit. Il est important d’utiliser les capacités opérationnelles qui sont déjà en place. Par exemple, il faut obtenir la collaboration des services locaux d’intervention d’urgence, en particulier la police locale, et cetera.

La GRC a déjà la capacité d’intervenir en situations d’urgence, et nous voulons nous assurer que cette capacité sera utilisée de façon optimale, parce que de tels événements ne se produiront pas tous les jours, tous les mois ou même tous les ans. Il faut s’assurer que l’on utilisera les systèmes opérationnels qui sont en place.

If the question is what is going on out there, where are the ships and which ships, clearly the Department of National Defence is keeping a view of the current situation of the maritime environment and where vessels are.

Senator Banks: We will find that out later. However, I am not sure they are. That is what I am talking about.

If an event happened on a container or tanker ship 25 or 50 miles out to sea, and if it were determined that the RCMP was going to be involved, how would they get there? They have do not have a ship or any kind of vessel that would take them 50 miles out to sea.

Are you looking at the question of communication and command and control in that event with whoever is making the determination? How will the RCMP get there, or JTF2 or whoever it has to be? If there is a Coast Guard ship five miles from this event, there is nothing they can do about it because they have not even got peace officer status. Is that communication among the things that your working group is looking at, and how are we doing?

Mr. Frappier: It is certainly part of what we are looking at. Certainly, if the RCMP needs the support of larger vessel, they can call upon the Coast Guard or they can call upon the Canadian forces and bring their assets to bear.

For every specific scenario, as to where the ships are and so forth, it would be better to make reference either to DND or to the RCMP as to how they would respond if they were 50 miles away and the closest is the Coast Guard. From our perspective, it is important to generate some of those scenarios so you can work through the details of exactly how it would work. It is definitely important to ensure we have the capabilities to do those things that are deemed necessary.

Senator Forrestall: I am not a very happy camper, to tell you the truth. My earlier question might have been some indication. I was surprised that Canada's Department of Transport, which, together with the coast guard, literally does not exist. If it still exists, it is on paper, virtually only. Have you read this?

Mr. Frappier: I have seen most of it and gone through it. It was one of the primary documents used as we put through our policy deliberations as to where we suggest the government should go.

Senator Forrestall: When did that happen? When was this discussed in the group?

Mr. Frappier: Throughout the fall, but we started our deliberations in the summertime. I believe your report came out in September, so it was timely in that sense because we did have working groups looking at different analyses of gaps and whatnot. As well other sources of information, it was thrown in the mix of our analytical work.

Si la question est de savoir ce qui se passe sur le terrain, où sont les navires et quels navires sont en cause, c'est clair que le ministère de la Défense nationale est toujours au courant de la situation dans l'environnement maritime et sait où se trouvent les bateaux.

Le sénateur Banks: Nous verrons bien. Je n'en suis pas sûr. C'est justement de cela que je veux parler.

Si un événement survenait à bord d'un navire porte-conteneurs ou d'un pétrolier qui se trouve à 25 ou 50 milles au large, en pleine mer, et si l'on déterminait que la GRC devait intervenir, comment les gendarmes se rendraient-ils sur place? La GRC n'a pas de navire ou d'embarcation capable de les amener à 50 milles au large.

Examinez-vous la question des communications, du commandement et du contrôle dans une telle éventualité, avec l'autorité, quelle qu'elle soit, chargée de prendre la décision? Comment la GRC va-t-elle se rendre sur place, ou bien la FOI2, ou quel que soit l'intervenant? S'il y a un navire de la Garde côtière cinq milles plus loin, ils ne peuvent rien y faire puisqu'ils n'ont même pas le statut d'agent de la paix. Votre groupe de travail se penche-t-il entre autres sur cette question de la communication, et où en êtes-vous?

M. Frappier: Cela fait assurément partie de notre champ d'étude. Chose certaine, si la GRC a besoin d'un navire de plus grande taille, elle peut faire appel à la Garde côtière ou aux Forces canadiennes et elle peut compter sur les ressources matérielles de ces organismes.

Pour chaque scénario spécifique, quant à savoir où se trouvent les navires, et cetera, il serait préférable de s'en remettre au MDN ou bien à la GRC pour savoir comment ils réagiraient s'ils étaient à 50 milles et si la Garde côtière se trouvait tout près. De notre point de vue, c'est important d'imaginer de tels scénarios afin de pouvoir préciser les détails et savoir exactement comment tout cela fonctionnerait. Il est certain que c'est important de s'assurer d'avoir la capacité de faire tout ce qui serait jugé nécessaire.

Le sénateur Forrestall: Je suis plutôt mécontent, pour vous dire la vérité. Ma question de tout à l'heure vous a peut-être mis la puce à l'oreille. J'ai été étonné d'apprendre que le ministère des Transports du Canada, qui, de même que la Garde côtière, n'existe pas, littéralement. S'il existe encore, ce n'est que sur papier, de manière virtuelle. Avez-vous lu ceci?

M. Frappier: J'en ai pris connaissance, je l'ai lu en grande partie. C'était l'un des documents de base dont nous nous sommes inspirés dans nos délibérations en vue de suggérer la voie à suivre au gouvernement.

Le sénateur Forrestall: Quand avez-vous fait cela? Quand le groupe en a-t-il parlé?

M. Frappier: Tout au long de l'automne, mais nous avons commencé nos délibérations pendant l'été. Je pense que votre rapport a été publié en septembre et il tombait donc à pic, en ce sens que nous avions alors des groupes de travail qui analysaient différentes lacunes, et cetera. Il est venu s'ajouter à d'autres sources d'information, et le tout a été passé au crible lors de notre travail d'analyse.

Senator Forrestall: That is a good place to start. One of the primary concerns of this committee is the security of Canadian ports — the coastline in this regard — and other marine-related matters.

Another thing we talked about in our report was a viable, acceptable and understandable coordination with the United States — once upon a time, dear friends, but not lately. Have we achieved that? Has that been a matter of discussion? When might we expect to hear how that happens?

I suppose I should have asked this question earlier: How much autonomy and authority does your committee have? Can you make a recommendation and reasonably expect it to be adopted and implemented? How are we getting on working with home security in the United States?

Mr. Frappier: There is an extensive set of contacts with the United States, as in many other areas, both nationally and at the local area. Customs has a program working with U.S. Customs and they have exchanged officers at different ports as part of the container security and security of incoming goods.

Between Transport Canada and our counterparts at the Transportation and Security Authority in the United States, the TSA, part of Homeland Security, we have many protocols with respect to sharing of information on vessels of interest and people of interest.

The CIC have quite a bit of work with the U.S. Immigration and Naturalization Services, INS. That question that would get some interesting answers from each one of the people presenting to you over the day.

Senator Forrestall: Would there be some specific answers?

Mr. Frappier: Yes, I believe you will get the information that you seek.

The United States Coast Guard is a major player down in the United States and so we at Transport Canada have quite a few interrelationships with them with respect to intelligence sharing and also in ensuring there are appropriate protocols for the seaway.

Locally — both on the East Coast and on the West Coast — there are coordinating groups meeting with the U.S. Coast Guard. There is a lot of dialogue and understanding, but there is definitely room for more. There is always a need for a more discussions. They certainly have a different approach from ours.

Senator Forrestall: It has been nearly three years since September 11. Among the things that the committee recommended last September was the establishment of a Canadian-U.S. joint operational planning group that would include representatives of the Canadian Navy, the Canadian

Le sénateur Forrestall: C'est un bon point de départ. L'une des principales préoccupations de notre comité est la sécurité des ports canadiens, c'est-à-dire du littoral, et d'autres questions maritimes.

Nous avons également parlé dans notre rapport d'une coordination viable, acceptable et compréhensible avec les États-Unis, ce qui existait autrefois, chers amis, mais pas dernièrement. Y sommes-nous parvenus? Cela a-t-il fait l'objet de discussions? Quand pouvons-nous escompter connaître les résultats?

Je suppose que j'aurais dû poser cette question plus tôt: Dans quelle mesure votre comité est-il autonome et quelle est l'étendue de ces pouvoirs? Pouvez-vous faire une recommandation dans l'attente raisonnable qu'elle soit adoptée et mise en oeuvre? Où en sommes-nous pour ce qui est de travailler avec la sécurité intérieure aux États-Unis?

M. Frappier: Nous avons beaucoup de contacts avec les États-Unis, comme dans beaucoup d'autres domaines, autant sur le plan national qu'au niveau local. Les Douanes ont programme de travail avec les Douanes des États-Unis et ils ont échangé des agents à différents ports dans le cadre de la sécurité des conteneurs et de la sécurité des biens importés.

Entre Transports Canada et nos homologues de la Transportation and Security Authority des États-Unis, connu sous le sigle TSA, qui fait partie du département de la Sécurité intérieure, nous avons de nombreux protocoles pour ce qui est de l'échange d'information relativement aux navires et personnes susceptibles de nous intéresser.

CIC travaille en très étroite collaboration avec les services d'immigration et de naturalisation des États-Unis, connu sous le sigle INS. Cette même question susciterait des réponses intéressantes de la part de chacun des intervenants qui comparaitront devant vous aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Aura-t-on des réponses précises?

M. Frappier: Oui, je pense que vous obtiendrez l'information que vous recherchez.

La Garde côtière américaine est une entité importante aux États-Unis. Transports Canada a de nombreuses relations avec elle en matière de partage de renseignements et d'application des protocoles pertinents dans la voie maritime.

Au plan local, sur la côte Est et sur la côte Ouest, nous avons des réunions de coordination avec la Garde côtière américaine. Le dialogue et la compréhension existent, mais il faudrait les renforcer. Les échanges sont toujours indispensables. Bien sûr, les Américains ont des méthodes différentes des nôtres.

Le sénateur Forrestall: Nous entamons bientôt la troisième année de l'après-11 septembre. En septembre dernier, le comité a recommandé la constitution d'un groupe mixte canado-américain de planification opérationnelle qui comprendrait des représentants de la Marine canadienne, de la Garde côtière

Coast Guard — what is left of them — the United States Navy and the United States Coast Guard. We had suggested approximately 50 people.

Fifty people should be located at Colorado Springs, in proximity to NORAD and their planning staff. Have we achieved that?

Mr. Frappier: Yes we have. In that particular, it is not exactly as you just laid it out but there is a planning group. I expect that the Department of National Defence would be a much better entity to explain that. They have the lead on the planning group that has to do with both NORAD and with respect to military cooperation.

There is a strong linkage with the civil authorities. Our marine security working group is a point of contact for us to have further discussions on how to support that planning group that they have put in place.

Senator Forrestall: What about the two operational centres that we had on the Canadian side — one at Halifax and one at Esquimalt? Have we moved towards that concept, or is that for some reason set aside and if so why?

Mr. Frappier: We have activity occurring on both coasts. Are you talking about an operational working group between Canada and the United States?

Senator Forrestall: I am talking about an operational control centre.

Mr. Frappier: I am not 100 per cent sure on the exact control centre, but in respect of information coordination, there are working groups on both coasts that are associated with ensuring interdepartmental coordination of the operational side.

The Chairman: Transport Canada has been tasked with the policy coordination of this maritime security piece. Is that a fair statement?

Mr. Frappier: That is a fair statement.

The Chairman: Senator Forrestall's question leads us to wonder whether the navy in Halifax and Esquimalt have been entrusted with the operational coordination of that part of the policy that you are developing.

Mr. Frappier: With respect to information and understanding of the current state of play of vessels and vessels in the system, yes. However, with respect to operational aspects, the answer would be "not completely." For instance, customs would be doing their own set of things and the RCMP would be doing their own activities.

Those can go on independently, although they know of each other and, as I said, there are operational working groups now to ensure that people are meeting regularly to ensure that they do have a good line of communication.

The Chairman: Of the witnesses we will hear from today, who is best to describe to us that there are not gaps between these groups on an operational level? Are you the best person to describe that, or is someone else better able to do so?

canadienne — enfin, de ce qu'il en reste —, de la Marine américaine et de la Garde côtière américaine. Nous avons proposé un effectif d'une cinquantaine de personnes.

Ces 50 personnes devraient se réunir à Colorado Springs, à proximité du NORAD et du personnel de planification. Est-ce que cela s'est concrétisé?

M. Frappier: Oui. En réalité, ce groupe n'est pas exactement celui que vous venez d'évoquer, mais il existe un groupe de planification. Je suppose que le ministère de la Défense nationale serait mieux en mesure que moi de vous l'expliquer. C'est lui qui a organisé ce groupe de planification où il est question à la fois du NORAD et de la coopération militaire.

Il existe des relations étroites entre les autorités civiles. Notre groupe de travail sur la sécurité maritime est un point de contact qui nous permet de poursuivre les discussions sur l'appui à accorder au groupe de planification.

Le sénateur Forrestall: Qu'en est-il de ces deux centres opérationnels que nous avons du côté canadien — l'un à Halifax et l'autre à Esquimalt? Est-ce que la formule s'est concrétisée ou a-t-elle été écartée, et dans ce cas, pourquoi?

M. Frappier: Il y a de l'activité sur les deux côtes. Est-ce que vous parlez du groupe opérationnel canado-américain?

Le sénateur Forrestall: Je parle d'un centre de contrôle opérationnel.

M. Frappier: Je ne sais pas exactement ce qu'il en est du centre de contrôle opérationnel, mais en matière de coordination de l'information, il y a des groupes de travail sur les deux côtes, qui assurent la coordination interministérielle du côté opérationnel.

Le président: Transports Canada est chargé d'assurer la coordination de la sécurité maritime. Est-ce bien exact?

M. Frappier: C'est exact.

Le président: La question du sénateur Forrestall nous amène à nous demander si la marine à Halifax et à Esquimalt était chargée de la coordination opérationnelle de cet élément de la politique que vous êtes en train de définir.

M. Frappier: En ce qui concerne l'information et la compréhension du rôle actuel des navires au sein du système, c'est exact. Mais en ce qui concerne les aspects opérationnels, je dois vous répondre «pas complètement». Par exemple, les Douanes et la GRC font la même chose de leur côté.

Ces activités peuvent se poursuivre de façon indépendante mais chaque service sait ce que font les autres et il y a désormais, comme je l'ai dit, des groupes de travail opérationnels qui assurent des rencontres régulières et de bonnes communications entre les services.

Le président: Parmi les témoins que nous accueillons aujourd'hui, qui est le mieux placé pour nous assurer qu'il n'y a pas de fossé au niveau opérationnel entre ces groupes? Vous ou quelqu'un d'autre?

At the end of the day, we do not want everyone to be pointing in a different direction.

Mr. Frappier: I am probably best to explain it from an overall policy perspective. That is an area that we have identified that needs more work. It is an area in which the ministers have agreed to put together a better operational coordination centre so that we are certain with respect to how things will stay coordinated.

Having said that, both customs can give you an excellent precis of what is happening today in the ports with respect to coordinating between intelligence and the inspection of goods coming into the country.

I would suggest that officials from DND would give you a good understanding of how their individual control centres on the East Coast and West Coast are coordinating overall information about what is happening on both coasts at present.

The Chairman: Bluntly put, Mr. Frappier, what concerns us is that when something goes wrong we see your policy here and we can say if the policy was not right we know we can come back and talk to you about it. However, if something goes wrong on an operational sense we do not know who to go to. It seems to us that the RCMP will be pointing at Customs. Customs will be pointing at the navy. The navy will be pointing at the RCMP.

At the end of the day, no one will be carrying the can on the issue. We would like to pin that down. Do not be surprised if questioners come back and try to clarify that. If, at the end of the day, we have not had that clarified, we intend to pursue that issue.

Senator Forrestall: Do you care to respond?

Mr. Frappier: I believe that your committee will look into the areas that you think are appropriate.

Without being able to be a bit more specific as to what it is we are actually looking for, I am not sure that it is very easy in an operational sense to say exactly who is responsible. As I mentioned, if what we are looking at is a terrorist event and how we will respond to it, I do not think there is any confusion in the system. I do not think anyone will point at anyone else. I think you will find that the RCMP is responsible.

The Chairman: Mr. Frappier, if it is clear, could you come up with a matrix or a chart for the benefit of the committee that would outline each of potential incidents you anticipate off the coast? Could you tell us what organization would be in charge and who would be assisting it? Perhaps you could also tell us how it would relate to the policies that you have here. If you could do that, that would save this committee an awful lot of churning around. You have probably gathered we feel it is unclear right now. That matrix would probably satisfy the committee. We could then look at it and say, "Yes, that looks good to us" or "That looks complicated to us. Can it be simplified?"

Mr. Frappier: I will certainly take that on.

En définitive, il ne faut pas que chacun tire dans un sens différent des autres.

M. Frappier: Je suis sans doute le mieux placé pour vous le décrire avec une vue d'ensemble. Nous savons qu'il faut encore travailler dans ce domaine. Les ministres ont convenu de constituer un centre de coordination opérationnelle plus performant qui garantira la pérennité de la coordination.

Cela étant dit, les douanes des deux pays devraient pouvoir faire le point de ce qui se passe aujourd'hui dans les ports en matière de coordination entre les services de renseignements et les services chargés d'inspecter les marchandises qui arrivent au pays.

Je considère aussi que les fonctionnaires de la Défense pourraient vous donner une bonne idée de la coordination entre leurs centres de contrôle de la côte Est et de la côte Ouest pour tout ce qui concerne l'information sur les activités en cours dans ces deux secteurs.

Le président: Pour dire les choses sans détour, monsieur Frappier, ce qui nous préoccupe c'est que lorsqu'un problème arrive, nous savons qu'il est possible de reconsidérer votre politique et de la rectifier, mais si un problème se pose au plan opérationnel, nous ne savons pas à qui nous adresser. On a l'impression que la GRC accuse les Douanes, que les Douanes accusent la Marine et que la Marine accuse la GRC.

En définitive, personne n'assume ses responsabilités. Nous aimerions tirer les choses au clair. Ne vous étonnez pas si ce sujet revient sur le tapis dans les questions. Et si le problème n'est pas élucidé aujourd'hui, nous y reviendrons plus tard.

Le sénateur Forrestall: Voulez-vous répondre?

M. Frappier: Je suis convaincu que votre comité étudiera toutes les questions qu'il juge pertinentes.

Sans pouvoir vous donner plus de détails sur ce que nous cherchons, je pense qu'il n'est pas facile, dans une perspective opérationnelle, de déterminer exactement les responsabilités. Comme je l'ai dit, s'il est question d'un événement terroriste et de la façon d'y réagir, je ne pense pas que le système présente la moindre confusion. Personne ne va chercher à se défilier. On va voir que c'est la GRC qui est responsable.

Le président: Si ce point est élucidé, monsieur Frappier, pourriez-vous nous présenter un schéma ou un organigramme qui présente les différents incidents potentiels qui pourraient survenir sur nos côtes? Pourriez-vous nous dire quel organisme serait maître d'oeuvre et quels autres services devraient lui venir en aide? Pourriez-vous nous dire également comment un tel incident déclencherait l'application de vos politiques? Vous nous éviteriez ainsi de tourner en rond. Vous vous rendez sans doute compte que pour nous, les choses ne sont pas claires. Cet organigramme répondrait sans doute aux attentes du comité. Nous pourrions en tout cas voir si la façon de faire est efficace, si elle reste encore trop complexe ou s'il y a lieu de la simplifier.

M. Frappier: Je m'engage à le faire.

Senator Forrestall: Could you include in that document whether or not the role of the Department of Transport would be statutory/regulatory as opposed to security/operational?

Mr. Frappier: Do you mean which legislation and which regulation governs whatever the scenario is?

Senator Forrestall: It has worked very well on the air side for a long time. Do you envision something similar to that? If that could be included, then the matrix would demonstrate where the authority to do something and the resources with which to do it could be found.

The Chairman: We are saying that when an activity takes place, which legislation or what regulations govern it, and then who has operational responsibility to deal with it? Presumably, it would go through a dozen different threats or 20 different threats that would be coming forward that you have anticipated in your planning process. What Senator Forrestall has said is: Tell us the piece of law or the regulation that applies to it. What I have said is: Tell us who has operational responsibility to implement that piece of legislation and will be ultimately responsible for the successful conclusion of that.

Is it possible to do something like that?

Mr. Frappier: We will certainly take a stab at it. I am hesitating because of the various pieces of legislation and the regulations. In the context of the senator's question as to why Transport Canada, many of the regulations in place to ensure that there is security at and throughout the transportation system are a responsibility of Transport Canada. Transport Canada will put those things in place.

What you have mostly talked about this morning is a response to an incident. If we are talking about the response you put a scenario together and ask who will be in charge of responding to that, then that is one set of things. There is a great deal of legislation and many regulations associated with how to ensure there was an infrastructure in place so that the lead agency that is trying to respond understands it is in place.

For example, once this pass system is put in place we will know the workers who have been given security clearance by Transport Canada. Thus, when the port's responding lead agency responds to a specific incident — whether it has to do with people who have passes or not — they will attack it a little differently because they know there is information available in one case.

The legislation and the regulations are a little bit more complicated. If we keep it to responding to the incident, I do not think there will be as much difficulty.

Senator Forrestall: In the broad sense, from what you are saying, I am still uncertain. Transport Canada would certainly be the lead agency with respect to any changes in marine regulations or, indeed, government policy or the implementation of it. With regard to the RCMP, would that be the Department of Solicitor General? Does that continue to be their responsibility — that is, the development of policy, and then it is moved to someone else for its implementation? Is that what you are suggesting?

Le sénateur Forrestall: Dans ce document, pourriez-vous indiquer également si le ministère des Transports joue un rôle législatif et réglementaire par opposition à un rôle opérationnel en matière de sécurité?

M. Frappier: Voulez-vous parler de la loi et des règlements applicables aux différents scénarios?

Le sénateur Forrestall: Pendant longtemps, la situation est restée satisfaisante en matière de sécurité aérienne. Pensez-vous qu'il puisse encore en être ainsi? Dans ce cas, votre schéma devrait indiquer les autorités chargées d'intervenir et les ressources dont elles disposent à cette fin.

Le président: Pour chaque activité, il faut savoir quelle loi et quel règlement s'appliquent et qui en assume la responsabilité opérationnelle. Supposons qu'une douzaine ou une vingtaine de menaces différentes se présentent et que vous les ayez prévues grâce à votre planification. Le sénateur Forrestall vous demande de nous dire quels éléments législatifs et réglementaires vont s'y appliquer. Quant à moi, je vous demande de nous dire qui aura la responsabilité opérationnelle de veiller à l'application de la loi et qui au bout du compte est responsable du succès de l'opération.

Pensez-vous pouvoir le faire?

M. Frappier: Nous pouvons certainement essayer. J'hésite un peu à cause des différentes lois et des différents règlements. Pour répondre à la question du sénateur concernant Transports Canada, les nombreux règlements qui assurent la sécurité dans l'ensemble des transports relèvent de la responsabilité de Transports Canada. C'est notre ministère qui les impose.

Vous avez beaucoup parlé ce matin de la façon de réagir à un incident. Lorsqu'il est question de réagir, on constitue un scénario en déterminant qui sera chargé d'intervenir. Il existe de nombreux textes législatifs et réglementaires concernant l'infrastructure en place et l'organisme chargé d'intervenir en fonction de cette infrastructure.

Par exemple, une fois que le système de laissez-passer sera en vigueur, nous connaissons les travailleurs auxquels Transports Canada aura accordé une autorisation de sécurité. Ainsi, lorsque l'organisme portuaire réagit à un incident spécifique, que les personnes en cause aient des laissez-passer ou non, il va s'y prendre un peu différemment grâce à l'information disponible.

Les mesures législatives et réglementaires sont un peu plus compliquées. S'il s'agit simplement de réagir à l'incident, cela ne devrait pas présenter autant de difficultés.

Le sénateur Forrestall: De façon générale, d'après ce que vous dites, j'ai toujours certains doutes. Transports Canada sera évidemment l'organisme responsable en ce qui concerne toute modification de la réglementation maritime ou l'application des directives gouvernementales. Dans le cas de la GRC, est-ce que c'est le ministère du Solliciteur général? Est-ce que c'est toujours sa responsabilité, c'est-à-dire l'élaboration des politiques et leur mise en oeuvre par quelqu'un d'autre? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

Mr. Frappier: No. I do not mean there is movement. I mean that there are multiple sets of departments with acts and regulations that work together. Knowing that that infrastructure is in place, there is an ability to respond. For instance, the RCMP clearly has the ability to respond to a criminal act. However, they can, perhaps, count on certain things that are in place. For instance, when there are new regulations concerning the requirement for automated identification systems on vessels, or requirements that are in place for ships to identify themselves and to announce themselves.

They can access a lot of information immediately because they know that that information is available.

Senator Forrestall: Would you handle provincial statutory authority the same way, that is, where provincial laws come into play?

Mr. Frappier: I would not handle them.

Senator Forrestall: How would you handle a potential infringement on a provincial law or statute? The shorthand method of asking the question is this: Is the appropriate departmental cabinet minister responsible for provincial matters a member of your working group?

Mr. Frappier: Several departments have relationships with the provincial side of things. The Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, OCIPEP, out of the Department of National Defence has extensive relationships. They are part of our working group. They often bring to the table issues with respect to how the provinces will act, or react, or what sort of legislation and things like that that they have in place.

Senator Forrestall: I will pass for now, Mr. Chairman. I am concerned about resources and money.

Senator Cordy: You spoke about a security zone, an authorized zone, a regulated control zone and a maritime security zone. Are all those terms interchangeable?

Mr. Frappier: No. There are zones associated with how we analyze to develop a layered approach to security. Therefore, we split the world, if you like, into different zones. With regard to the ones you mention, senator, there are also restricted access areas, which are specific regulated areas that are predefined and which have certain requirements around them.

There are Customs controlled areas which, similarly, are regulated, have a mandate and a defined sort of structure. To analyze the security environment that we are in and where we want to go, we use zones such as foreign, international waters, Canadian waters and coastal landside.

Senator Cordy: Is the Port of Halifax a controlled access zone?

Mr. Frappier: No. As we move forward, we will define certain areas of the Port of Halifax as a marine restricted access area. Once we have defined the restricted access area, there will be a

M. Frappier: Non. Je ne pense pas qu'il y ait de déplacement. Je veux dire qu'il y a collaboration entre plusieurs ministères dotés chacun de leurs lois et de leurs règlements. Étant donné cette infrastructure, on a ensuite une capacité d'intervention. Par exemple, la GRC est habilitée à intervenir suivant tout acte criminel. Elle peut cependant compter sur un certain nombre d'éléments qui sont déjà en place. Par exemple, il existe de nouveaux règlements concernant l'obligation de doter les navires de systèmes automatisés d'identification ou l'obligation, pour les navires, de s'identifier et de s'annoncer.

On peut obtenir immédiatement une information abondante, dont on sait qu'elle est disponible.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous considérez l'autorité législative des provinces de la même façon, du moins lorsque les lois provinciales entrent en jeu?

M. Frappier: Je ne m'en occupe pas.

Le sénateur Forrestall: Que faites-vous en cas d'empiètement sur une loi provinciale? Pour poser la question différemment, est-ce que le ministre responsable des relations avec les provinces fait partie de votre groupe de travail?

M. Frappier: Plusieurs ministères ont des relations avec leur homologue provincial. Le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, du ministère de la Défense nationale, est très actif sur ce terrain. Il fait partie du groupe de travail. Il pose souvent des questions concernant l'action ou l'intervention des provinces, ou portant sur la législation provinciale.

Le sénateur Forrestall: Restons-en là pour l'instant, monsieur le président. Je m'inquiète aussi des ressources et des fonds disponibles.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé d'une zone de sécurité, d'une zone autorisée, d'une zone réglementée et d'une zone de sécurité maritime. Est-ce que toutes ces formules sont interchangeables?

M. Frappier: Non. Il y a des zones qui correspondent à chaque élément de l'approche multidimensionnelle de la sécurité. En quelque sorte, nous divisons le monde en différentes zones. En ce qui concerne celles dont vous avez parlé, sénateur, il y a aussi des zones d'accès restreint, c'est-à-dire des zones spécifiquement réglementées qui sont prédéfinies et qui comportent certaines exigences.

Il y a des zones réglementées pour le dédouanement pour lesquelles il existe une structure particulière. Pour analyser l'environnement de sécurité dans lequel nous sommes et que nous voulons garantir, nous utilisons des zones comme les eaux étrangères, les eaux internationales, les eaux canadiennes et le littoral.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le port de Halifax est une zone à accès contrôlé?

M. Frappier: Non. Nous allons voir que certaines zones du port de Halifax constituent une zone maritime à accès restreint. Une fois que nous aurons défini la zone à accès restreint, nous verrons

regulatory requirement for the port authority to ensure that anyone who enters that area will require an appropriate access pass or will be escorted by someone with such a pass. To get that access pass, one must have security clearance from Transport Canada.

As that is put in place in the Port of Halifax, the areas defined as key from a security perspective will be protected in the sense that people cannot just come and go as they please. Only people who have a legitimate purpose for being there and have security clearance will be permitted entry. Those people include checkers, longshoremen, supervisors, managers and truck drivers.

Senator Cordy: We spoke last spring to port officials in Halifax and they talked about bringing in a new pass system. My understanding at the time was that it would bear a photograph and signature. Are you looking at something with biometrics or codes that would allow people access to only specific areas of the port? I understood, when the idea was new, that it would only be a photographic pass. Do you foresee various different passes for different areas of the waterside?

Mr. Frappier: There will be an evolution. Several ports have introduced a pass system that is photo identification. They have different rules with regard to who is required to have them. This is being done in an effort to get into a position to be able to respond to the regulations and requirements the Government of Canada is starting to put into play. The current systems will need to be upgraded and are not yet suitable for controlling a restricted area. For instance, there is no requirement for a security background check before the pass is issued.

A big part of the forthcoming consultation process is to understand the implications of the regulations that are being put in place in order to ensure that they can be enforced operationally. We will certainly be discussing the extent to which we need biometrics on the access cards.

On the air side we are moving toward biometrics as a requirement, as the minister announced a few months ago. Something similar will probably be required on the port side. That has not yet been decided and it will be part of our consultations.

Senator Cordy: So you are working toward a national system so that the Ports of Halifax, Vancouver and Montreal would all have the same security requirements?

Mr. Frappier: Yes, the national system will apply to all designated ports.

Senator Cordy: We discussed access to the port by land. What about access by water? I am thinking of pleasure crafts in Halifax Harbour.

Mr. Frappier: How we should address the water side is currently a problem and requires more work. Currently, as a minimum, the restricted area begins if a boat comes to the shore. However, we have yet to figure out exactly how we will handle the waters around the ships in the harbour.

que les autorités portuaires sont tenues réglementairement de veiller à ce que toute personne qui pénètre dans cette zone ait un laissez-passer approprié ou soit escortée par un détenteur d'un tel laissez-passer. Pour obtenir le laissez-passer, il faut d'abord obtenir une autorisation de sécurité de Transports Canada.

Une fois ce système mis en place dans le port de Halifax, les zones jugées essentielles forment une perspective de sécurité protégée en ce sens qu'on ne peut pas y circuler à sa guise. Seules les personnes légitimement habilitées à s'y trouver et qui ont obtenu une autorisation de sécurité peuvent y accéder. Ce sont notamment les vérificateurs, les dockers, les surveillants, les gestionnaires et les camionneurs.

Le sénateur Cordy: Au printemps dernier, nous avons consulté les représentants du port de Halifax qui nous ont parlé de la mise en place d'un nouveau système de laissez-passer. À l'époque, j'ai cru comprendre que le laissez-passer comporterait la photo et la signature du titulaire. Est-ce que vous envisagez un système comportant des mesures biométriques ou des codes qui ne donneraient accès qu'à certaines zones du port? Au départ, il m'a semblé qu'on envisageait simplement une carte avec photo. Est-ce que vous prévoyez différents laissez-passer pour les différentes zones du secteur portuaire?

M. Frappier: Il devrait y avoir une évolution. Plusieurs ports ont imposé des laissez-passer avec photo. Ils appliquent des règles différentes en ce qui concerne les personnes qui doivent présenter ces laissez-passer. Ces systèmes visent à répondre aux exigences et aux règlements du gouvernement canadien. Les systèmes actuels devront être perfectionnés car ils ne conviennent pas au contrôle d'une zone à accès restreint. Par exemple, il n'y a pas de vérification des antécédents avant l'octroi du laissez-passer.

Les consultations à venir porteront sur les conséquences des règlements mis en place, qui doivent être applicables au plan opérationnel. Il y sera certainement question de la nécessité de faire figurer des éléments biométriques sur les cartes d'accès.

Du côté aérien, on s'oriente vers l'exigence d'éléments biométriques, comme l'a annoncé le ministre il y a quelques mois. On va sans doute exiger la même chose pour le personnel des ports. La décision n'a pas encore été prise, mais il en sera question au cours des consultations.

Le sénateur Cordy: Vous préparez donc un système national qui imposera les mêmes exigences de sécurité à Halifax, à Vancouver et à Montréal.

M. Frappier: Oui, le système national s'appliquera dans tous les ports désignés.

Le sénateur Cordy: Nous parlons ici de l'accès aux ports par voie terrestre. Qu'en est-il de l'accès par bateau? Je pense aux embarcations de plaisance dans le port de Halifax.

M. Frappier: L'accès par bateau pose encore un problème qu'il nous reste à résoudre. Actuellement, la zone à accès restreint s'applique dans le cas où un bateau accoste. Cependant, il nous reste à déterminer la formule applicable dans les eaux qui entourent les navires présents dans le port.

The Chairman: Do you have fencing around the ports on the landside? Is all of Halifax covered off? Is all of Montreal covered off?

Mr. Frappier: Certainly a restricted area will have to have the capability of restricting access, and fencing seems like the obvious answer. I am not sure whether they are all in place now. The three major port ports — Halifax, Montreal and Vancouver — are in pretty good shape.

The Chairman: Do you believe that there is a complete system of fencing covering all three ports as of April 7?

Mr. Frappier: No. I am not sure there is a complete system of fencing because I have not asked that specific question. However, as the restricted area requirements come into place, that will certainly have to be looked at.

The Chairman: When will that be?

Mr. Frappier: Currently we are looking at spring of 2004.

Senator Cordy: I want to talk about tracking of marine vessels. I do not have a good sense of the difference between the American policy and the Canadian policy in terms of notice that vessels must give before entering Canadian or American waters. I think they must give notice 96 hours before they enter Canadian waters.

Mr. Frappier: That is correct.

Senator Cordy: In American waters it is 24 hours before loading?

Mr. Frappier: I believe they also have a requirement for 96 hours before entering. As in Canada, there is a requirement for entering the waters and also a requirement with respect to coming into port, which are two different things. Therefore, in addition to the customs requirement, there is also a requirement with respect to times. As a ship approaches, there is a series of waypoints at which they must communicate.

There is a layered approach with respect to surveillance. As we implement the recent enhancements, that layering will get stronger. A high frequency radar system will be in place so that ships coming in cannot hide; they will be spotted on the radar. We will have both the long-range vessel identification and the automated identification system, AIS. Ships coming in will have to have an automated system that allows us to see who they are and to track them.

Those two systems work together. If a ship entering does not have the automated identification system, for whatever reason, the radar system will still pick it up. A ship not using AIS, as it is required to, will obviously be a ship of interest. Air surveillance capability can be brought into play, from either the Coast Guard or the Canadian Forces, which can get more information on that ship of interest.

The layering approach allows for ships to enter Canadian waters to conduct business and ensure that trade is happening; while at the same time provides us with valuable information on anything that could be a security issue.

Le président: Est-ce que la zone portuaire est clôturée? Est-ce qu'elle est entièrement clôturée à Halifax et à Montréal?

M. Frappier: Dans une telle zone, l'accès doit être restreint. La clôture est donc indispensable. Je ne sais pas si toutes les zones sont déjà clôturées. Dans les trois principaux ports, c'est-à-dire Halifax, Montréal et Vancouver, la sécurisation des lieux est déjà en bonne voie.

Le président: Nous sommes le 7 avril. Pensez-vous que ces trois ports soient entièrement clôturés?

M. Frappier: Non. Je ne sais pas s'ils le sont entièrement, car je n'ai pas spécifiquement cherché à le savoir. Néanmoins, avec l'entrée en vigueur des exigences concernant les zones à accès restreint, il va falloir s'en occuper.

Le président: Quand?

M. Frappier: D'ici le printemps 2004.

Le sénateur Cordy: J'aimerais que l'on parle du pistage des navires. Je ne sais pas très bien ce qui différencie les régimes américain et canadien en ce qui concerne les avis que doivent donner les navires avant de pénétrer dans les eaux canadiennes ou américaines. Je crois que le préavis est de 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

M. Frappier: C'est exact.

Le sénateur Cordy: Pour les eaux américaines, c'est 24 heures avant le chargement, n'est-ce pas?

M. Frappier: Je crois que les autorités américaines exigent également un préavis de 96 heures. Comme au Canada, c'est indispensable pour pénétrer dans les eaux américaines et pour arriver dans un port, car les deux opérations sont différentes. En plus des obligations douanières, il y a des délais à respecter. Lorsqu'un navire approche des côtes, il doit communiquer à différents points de cheminement.

La surveillance fait aussi l'objet d'une approche multidimensionnelle, qui s'est renforcée grâce aux améliorations récentes. Nous allons avoir un système de radar à haute fréquence qui empêchera les navires de passer inaperçus; ils seront automatiquement repérés par radar. En plus de l'identification des navires à distance, nous aurons le Système d'identification automatisé. Nous connaissons l'identité et l'itinéraire des navires qui s'approchent.

Ces deux systèmes fonctionnent conjointement. Si un navire qui s'approche n'est pas doté des éléments du Système d'identification automatisé, le réseau de radar le détectera. Un navire qui n'est pas doté de ce système qu'il est obligé d'avoir va naturellement susciter notre intérêt. La surveillance aérienne va pouvoir entrer en jeu, par l'intervention de la Garde côtière ou des Forces canadiennes, qui vont obtenir de l'information sur ce navire.

L'approche multidimensionnelle permet aux navires de pénétrer dans les eaux canadiennes à des fins commerciales; en outre, elle nous fournit une information précieuse sur tout ce qui touche à la sécurité.

Senator Cordy: Therefore, the ships must give notice 96 hours before they enter Canadian waters and then identify themselves as they approach the port?

Mr. Frappier: There is a requirement that a ship announce itself via radio 96 hours in advance, or by some other means if they are not yet at sea. That is standard communication. The AIS system is different. That system is on the ship and it is more like a transponder. It is continuously, in a regulated way, sending out information about who it is, its directions and so forth. Those will be received by the Coast Guard system, independent of whether anyone on the ship decided, "It is time to call in our location." Those two will work together.

Senator Cordy: Is the AIS system the law now or is it being implemented?

Mr. Frappier: Is it not yet the law. It has been announced that we will make it the law. That is done in cooperation with all the other countries of the international marine organization. It is a large group. It will come into effect between July 2004 and December 2004.

Senator Cordy: On another topic, you have a subcommittee on sharing of information. What is the goal of this committee? What are you looking at?

Mr. Frappier: Several subcommittees have been put in place. With the diverse departments and their mandates, they have an ability to collect various amounts of information on vessels and on people on those vessels coming into Canada or within Canada. We are looking at the ability to share that information between departments. The Department of Justice is helping use extensively with that activity. We must ensure that the information gathered was gathered for an appropriate reason and, if it is shared, that it is permissible to be shared. That subgroup, in particular, helped us sort through several legal issues with respect to sharing information.

Senator Day: Mr. Frappier, thank you for your comments and your background material. In the document that you just referred to, at page 9 there is reference to "high frequency surface wave radar." There was an announcement last week in relation to that particular project. Is the \$43 million that has been allocated sufficient to provide for the type of radar surveillance that is necessary?

Mr. Frappier: The Department of National Defence will be able to provide you with better detail. However, it is important to know that the Department of National Defence started that particular program a while ago with respect to some leading edge research. That research has led to some pilot installations. It is a modular system. As a radar system, it can cover a certain area. The more systems you put in place, the better the coverage you get.

Through their research and development program, they have established a couple of locations. The funding that we provided here will put another five or six locations in place. That will be enough to cover the main traffic lines into both the East Coast

Le sénateur Cordy: Les navires doivent donc donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, puis s'identifier à l'approche d'un port, n'est-ce pas?

M. Frappier: Chaque navire est obligé de s'annoncer 96 heures à l'avance par radio ou par quelqu'autre moyen s'il n'a pas encore pris la mer. C'est ce qui est normalement prévu en matière de communication. Le Système d'identification automatisé est différent. Il s'agit en quelque sorte d'un transpondeur qui se trouve à bord du navire. Cet appareil envoie constamment de l'information dans des conditions définies par règlement sur l'identité du navire, son cap, et cetera. Les renseignements sont reçus par la Garde côtière, indépendamment des communications envoyées par le navire pour signaler sa position. Les deux éléments fonctionnent conjointement.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le Système d'identification automatisé est déjà en place?

M. Frappier: Il n'est pas encore obligatoire. Nous avons annoncé qu'il allait devenir obligatoire. L'opération est menée conjointement par tous les pays membres de l'Organisation maritime internationale. C'est un très gros organisme. Le système devrait entrer en vigueur entre juillet et décembre 2004.

Le sénateur Cordy: Changeons de sujet. Il existe un sous-comité sur la communication des renseignements. Quel est le but de ce comité? De quoi s'occupe-t-il?

M. Frappier: On a constitué plusieurs sous-comités. Les différents ministères sont habilités, en vertu de leur mandat, à recueillir de l'information sur les navires qui arrivent au Canada et sur les personnes qui se trouvent à leur bord. Nous voulons être en mesure de faire circuler cette information entre les ministères. Le ministère de la Justice nous aide sur ce point. Il faut veiller à ce que l'information ait été recueillie pour des motifs légitimes, et qu'elle ne soit communiquée que dans les cas où sa communication est autorisée. Le comité dont vous parlez nous a aidés à régler plusieurs problèmes juridiques concernant l'échange d'information.

Le sénateur Day: Monsieur Frappier, je vous remercie de vos propos et de votre trousse d'information. Dans le document que vous venez de mentionner, il est question, à la page 9, d'un radar haute fréquence à ondes de haut niveau, qui ont débouché sur des annonces la semaine dernière. Les 43 millions de dollars prévus sont-ils suffisants pour assurer la surveillance radar dont le Canada a besoin?

M. Frappier: Le ministère de la Défense nationale devrait pouvoir vous donner des détails. Il importe cependant de savoir que la Défense a amorcé ce programme il y a quelque temps par des travaux de recherche de haut niveau, qui ont débouché sur des projets pilotes. Il s'agit d'un système modulaire. Chaque radar couvre une certaine zone. Plus on installe de radars, plus on améliore la couverture.

L'étape de la R-D a permis l'aménagement de quelques sites. Ce financement supplémentaire va permettre d'en aménager six autres. Cela devrait suffire à assurer la surveillance des principales voies de navigation vers la côte Est et la côte Ouest. Néanmoins,

and the West Coast. However, they need more than that to cover the entire coastline of the country. We provide enough to cover the areas that we know are the primary areas where the ships are coming in.

Senator Day: Is this the amount and was the five or six that will be installed the recommendation of your planning group?

Mr. Frappier: Yes. Everyone would love to cover off the entire coastline, but there are certain trade-offs that must be made, in particular, for fiscal reasons. The committee had to ensure that we at least had coverage of the areas where most of the ships are coming in. That is a busy area and an area on which we need more information to have complete domain awareness.

It is a very different situation between having a ship that you did not even know was there coming down the St. Lawrence towards Montreal versus having a ship that is up on the coastline somewhere where there is no city or port. It is still problematic but different.

Senator Day: On page 13 of your document, you give us a good understanding of your approach. You talk about your approach to analyzing what is necessary from a marine security point of view and a systematic, high-level analysis. You said your planning group was balancing between the ideal and the practical requirements. I would have thought that your planning group would have said, "This is really what we need" and leave it up to cabinet to determine what we could afford.

You are suggesting here that you determine what we can live with, but we know that we cannot get the ideal. You were making an assessment for less than the ideal here through your planning group. Am I reading that correctly?

Mr. Frappier: Not quite. With respect to the practical — namely, what funds are available — that is not our area. That is a cabinet decision. However, between the ideal and the practical, we are saying that you must have a system that would, for instance, still allow trade to occur. A system in which every container coming into any port in Canada will be opened and searched, is ideal from a security perspective. That is a very good system but it is not at all practical. You could never do that with all containers without shutting down international trade. We are looking at the ideal from the perspective of security and not worrying about anything else versus balancing that with the proviso that it must work operationally as well.

Senator Day: I understand your example. However, in respect of the radar covering all our coasts, if all the technical experts say that to do this properly we need 12 and you get six, are we doing half the job because you decided that the cabinet would not agree to the cost of the ideal or the necessary?

Mr. Frappier: No. In that particular case, several options were put together. In most of these areas, it was put together by saying, "If you give us this much, this is the sort of thing we can do. Here is a program that requires more funds but we do more." An easy

on en voudrait davantage pour couvrir tout le littoral du pays. Nous avons prévu la surveillance des zones principales d'arrivée des navires.

Le sénateur Day: Est-ce que c'est votre groupe de planification qui a recommandé le montant en question et l'aménagement de ces six nouveaux sites?

M. Frappier: Oui. Tout le monde préférerait une couverture de l'ensemble du littoral, mais la situation financière nous impose des compromis. Le comité a veillé à ce qu'on puisse surveiller au moins les zones par lesquelles arrivent la plupart des navires. Elles sont très fréquentées et nous avons besoin de renseignements nombreux pour être informés de ce qui s'y passe.

Un navire qui s'approche de Montréal par le Saint-Laurent et dont on ignore la présence pose un problème différent de celui qui se trouve à proximité d'une côte où il n'y a ni ville, ni port. Les deux situations sont problématiques, mais elles sont différentes.

Le sénateur Day: À la page 13 de votre document, vous nous donnez une bonne idée de votre système. Vous parlez de l'analyse nécessaire du point de vue de la sécurité maritime et de l'analyse systématique à haut niveau. Vous dites que votre groupe de planification a dû trouver l'équilibre entre les exigences idéales et les exigences pratiques. Je trouve qu'il aurait dû indiquer les besoins, quitte à ce que le Cabinet détermine ce qu'il était possible de mettre en place.

Vous semblez dire que vous avez indiqué ce dont on pouvait s'accommoder, sachant qu'il était impossible d'obtenir le système idéal. J'ai l'impression que votre groupe de planification n'est pas allé jusqu'à la formule idéale. Est-ce que j'ai raison?

M. Frappier: Pas tout à fait. Les considérations pratiques, c'est-à-dire les montants disponibles, ne relèvent pas de notre compétence. C'est le Cabinet qui en décide. Cependant, entre l'idéal et le pratique, nous considérons qu'il faut mettre en place un système qui soit compatible, par exemple, avec les exigences du commerce. Du point de vue de la sécurité, l'idéal serait de pouvoir ouvrir et inspecter tous les conteneurs arrivant dans n'importe quel port canadien. Ce serait un excellent système, mais il ne serait pas pratique. Il est impossible d'inspecter tous les conteneurs, à moins de bloquer le commerce international. Nous envisageons l'idéal du point de vue de la sécurité, mais il faut aussi veiller à ce que le système soit opérationnel.

Le sénateur Day: Je comprends votre exemple. Cependant, en ce qui concerne la surveillance radar de notre littoral, si tous les experts nous disent qu'il faudrait 12 stations alors que nous en avons que six, est-ce qu'on va faire le travail à moitié sous prétexte que le Cabinet rechigne à accepter le coût de ce qui est idéal ou nécessaire?

M. Frappier: Non. Plusieurs possibilités ont été proposées pour ce projet particulier. Dans la plupart des zones, les possibilités correspondaient aux disponibilités financières. Vous avez cité le cas des systèmes de radar. Il s'agit d'un bon exemple d'un cas où il

example is the one you mentioned, namely, radar systems. We could do more with respect to them. That was put together into a memorandum for cabinet and then cabinet makes its decisions.

Senator Day: I was pleased to hear you say that you were familiar with the report of our committee dated September 2002. On pages 13 and 14 of our report, we have outlined a number of recommendations. You have touched on some and some you have not.

We were pleased with the minister's announcement in Halifax a few months ago. We felt that if he was not responding to some of these recommendations, at least we contributed to the debate. We confirmed that some of the recommendations of your interdepartmental group were needed and the minister did it, so we are all ahead as Canadians in that regard.

I would like you to tell us if there are any areas where there is still some work to be done. You have talked about some of them. Concerning item one, adoption of a layered approach, unless you feel you need to talk further about that, I think you have dealt with that with Senator Cordy's questioning.

Could you go through these recommendations and tell us where you are making progress, where you are not, which recommendations cannot possibly be done and which ones were way off the mark? Can you help us with that?

Mr. Frappier: As I said, this document was viewed as an important document. We would certainly like to thank the Senate for pulling the package together. I did not go through each recommendation, but the working group probably went through it, as well as other documents. I am not sure I can address each of these in full detail.

At page 13, we talked about the layered approach to reporting and monitoring. I believe that this recent announcement makes a step forward on that.

Second, the primary purpose of this working group is to ensure that we have greater coordination of all Canadian resources both in terms of policy and operational doctrine. There is always room for improvement. This is a complicated area but we are making important steps forward. I would suggest that our working group responds to that specific area.

Senator Day: To clarify, you indicated that your working group is more concerned with coordinating policy than operations. Did I understand that correctly?

Mr. Frappier: That is what we have been doing. Cabinet, in its January decision, gave us a mandate to look at operational coordination. We are moving into that stage now in a more wholesome way.

We are not involved in what is happening right now on the east coast or when there is an event that requires the RCMP to go into action. Different departments have different roles and they do not

serait possible d'en faire davantage. Nous avons formulé la proposition dans un mémoire au Cabinet. Il revient au Cabinet de prendre les décisions.

Le sénateur Day: Je constate avec satisfaction que vous connaissez le contenu du rapport de notre comité daté de septembre 2002. Aux pages 13 et 14 du rapport, nous formulons un certain nombre de recommandations. Vous avez abordé certaines d'entre elles.

Nous avons été fort heureux de l'annonce faite par le ministre à Halifax il y a quelques mois. Même s'il n'a pas retenu certaines des recommandations, tout au moins avons-nous apporté quelque chose au débat. Nous avons confirmé que certaines des recommandations de votre groupe interministériel étaient nécessaires et le ministre en a tenu compte, de sorte que tous les Canadiens sont gagnants.

J'aimerais vous voir nous signaler les domaines où il reste encore du travail à faire. Vous en avez abordé certains. Pour ce qui est du premier point, à savoir l'adoption d'une approche multidimensionnelle ou stratifiée, à moins que vous ne jugiez opportun d'en parler davantage, je crois que vous en avez traité suffisamment en réponse aux questions du sénateur Cordy.

Pourriez-vous nous dire quels sont vos progrès par rapport aux recommandations et nous signaler également les recommandations auxquelles il est impossible de donner suite ainsi que celles qui sont vraiment inopportunes? Votre aide en la matière serait appréciée.

M. Frappier: Comme je l'ai dit, le document a été jugé fort important. Nous tenons certainement à remercier le Sénat de l'avoir élaboré. Je n'ai pas parcouru chacune des recommandations, mais le groupe de travail a probablement étudié le document, ainsi que d'autres également. Je ne crois pas pouvoir aborder chaque recommandation en détail.

À la page 13, nous avons parlé d'une approche stratifiée en matière de rapport et de surveillance. J'estime que l'annonce récente constitue un pas en avant à cet égard.

En deuxième lieu, le but premier du groupe de travail est d'assurer une plus grande coordination de l'ensemble des ressources canadiennes tant sur le plan de la politique que sur celui de la doctrine opérationnelle. Il est toujours possible de faire mieux. Même s'il s'agit d'un domaine complexe, nous faisons des progrès importants. Je crois que notre groupe de travail doit concentrer ses efforts sur ce domaine précis.

Le sénateur Day: Ai-je bien compris que votre groupe de travail est davantage intéressé par la coordination de la politique que des opérations?

M. Frappier: C'est ce que nous avons fait jusqu'à maintenant. Dans sa décision de janvier, le Cabinet nous a confié comme mandat de nous pencher sur la coordination opérationnelle. Nous nous penchons donc davantage sur cet aspect maintenant.

Nous ne participons pas à ce qui se passe à l'heure actuelle sur la côte Est et nous ne participons pas non plus lorsqu'un événement exige l'intervention de la GRC. Chaque ministère a

need our working group to approve their actions. We will be ensuring that there is coordination between the operational groups.

Senator Day: Will you have an oversight role in implementing the regulations that are coming forward next year? For example, will it be your group's responsibility to ensure that the security fences are put up around the various ports?

Mr. Frappier: It is not the working group's responsibility to enforce all the regulations. That particular example would be my responsibility because that would be a Transport Canada requirement. However, Customs would have their own requirements and their own enforcement apparatus will ensure those regulations are met.

Our working group will be looking for progress. If some major issue arises, I expect we will know about it and perhaps we can compensate. Perhaps some regulations will not be developed as fast as expected. If a certain regulation is not yet in place and therefore there is a gap in the system, then we will figure out how the departments should react.

Senator Day: Where does the buck stop with respect to a specific regulation that deals with this overall security package that you are recommending? Your working group is ensuring that the regulations are developed but they are not then ensuring that they are implemented?

Mr. Frappier: You are correct. Each minister has that responsibility. The Minister of Transport, for instance, will be responsible for all the regulations under the leadership of Transport Canada. If there are issues between ministers, they will be handled through the cabinet and cabinet committees.

Senator Day: That probably clarifies your relating to the joint operational planning group. If you have anything to add to help us understand, that will be fine. If you have told us what you feel is important for us to know, that is fine as well.

Mr. Frappier: Based on my knowledge of this operational planning group, it is not exactly as you have it here. Again, our friends at the Department of National Defence can answer that better.

We talked a bit about coordination of monitoring resources and the layered approach. We want no holes between them. In coordination, we are making sure the information is moving around properly.

As Senator Cordy mentioned, we have a subgroup looking specifically at inter-operability between information sources. We are also looking at improvements to the telecommunications infrastructure. We want to use the network between departments to move information around in a more efficient manner.

son rôle et peut fonctionner sans l'approbation de notre groupe de travail. Nous allons veiller à la coordination entre les groupes opérationnels.

Le sénateur Day: Aurez-vous un rôle de surveillance pour ce qui est de la mise en oeuvre des règlements qui entreront en vigueur l'an prochain? Par exemple, votre groupe aura-t-il des responsabilités de veiller à ce que des clôtures de sûreté soient érigées autour des divers ports?

M. Frappier: Le groupe de travail n'a pas la responsabilité de faire appliquer l'ensemble des règlements. L'exemple que vous citez relèverait de ma responsabilité étant donné que cela concerne Transports Canada. Cependant, les Douanes auraient des exigences qui leur sont propres et assureraient l'application des règlements pertinents grâce à leurs propres mesures d'application.

Notre groupe de travail visera à améliorer les choses. Nous serons vraisemblablement informés de toutes questions importantes et nous serons alors peut-être en mesure de combler certaines lacunes. Il se peut que certains règlements ne soient pas élaborés aussi rapidement que prévu et, dans de tels cas, nous aurons à déterminer comment les divers ministères devraient réagir.

Le sénateur Day: Où se situe donc la responsabilité ultime pour ce qui est d'une réglementation particulière visant l'ensemble des mesures de sécurité que vous recommandez? Votre groupe de travail veille à l'élaboration de la réglementation, mais il n'assure pas la mise en oeuvre par la suite.

M. Frappier: Vous avez raison. La responsabilité revient à chaque ministre. Le ministre des Transports, par exemple, assumera la responsabilité de toute la réglementation qui relève de Transports Canada. Pour les questions qui concernent plus d'un ministre, elles seront traitées au Cabinet et aux comités du Cabinet.

Le sénateur Day: Voilà qui explique probablement votre rapport au groupe mixte de planification opérationnelle. Vous avez peut-être d'autres commentaires qui permettraient de mieux comprendre. Ou bien vous estimez nous avoir déjà dit ce que vous jugez important de nous faire savoir.

M. Frappier: Les explications fournies au sujet du groupe de planification opérationnelle ne correspondent pas exactement à la connaissance que j'en ai. Encore ici, nos collègues du ministère de la Défense nationale sont mieux en mesure de répondre.

Nous avons parlé brièvement de coordination des ressources en matière de surveillance et de l'approche stratifiée. Nous cherchons à éviter les vides. En matière de coordination, nous veillons à faire en sorte que l'information circule comme il se doit.

Comme l'a dit le sénateur Cordy, l'un de nos sous-groupes se penche précisément sur l'interopérabilité des sources d'information. Nous cherchons également à améliorer l'infrastructure de télécommunications. Nous souhaitons utiliser le réseau pour faire circuler l'information de façon plus efficace entre les ministères.

Senator Day: For clarification, I will use a practical example. We seem to think in terms of container ships and freighters coming into our ports. Fishing vessels off of our coast, though, would be a Fisheries or Coast Guard responsibility. Will they have an automatic information system sending a signal out? Will Fisheries ensure that? How does that information get coordinated with Coast Guard and Department of National Defence or the police? How does the fisheries-type information get coordinated?

Mr. Frappier: All the fishing vessels must meet Transport Canada requirements with respect to the Canada Shipping Act and various things like that.

Right now, the requirement for AIS will be on IMO-registered vessels of a certain size. As time goes on, we will see whether it is appropriate to apply that to other vessels. That is part of the consultation process that is going forward right now. We are not yet sure whether fishing vessels will be required to have AIS. The size of vessel covered by that requirement has not yet been determined.

We talked about operational centres.

Senator Day: That was Senator Forrestall's question.

Mr. Frappier: That is correct. With respect to analyzing shipping intelligence and providing a combined operational picture, both of those are in place.

Senator Day: We felt they were not in place when we gave this report a year and a half ago.

Mr. Frappier: A lot of work has been done over the past year and a half; much of it has been centred on better coordination between departments and information systems. As we go into the actual operation, there are still some areas that have to be ironed out. We are moving in the right direction.

Item 4 refers to reciprocal arrangements with other vessels. This has been a main activity since you last met with respect to the IMO process.

The Chairman: Excuse me, Senator Day. This is useful work that you are doing here. I note that we are 10 minutes past our time and we have our next set of witnesses waiting.

Mr. Frappier, would it be an imposition if we asked you to look at the recommendations in our February 2002 report, as well as the September 2002 report? Both reports dealt with port security and the security of our coasts. Could you reply to us in writing with comments on where our recommendations have been addressed by your department?

Le sénateur Day: Permettez-moi de m'appuyer sur un exemple pratique pour obtenir certaines précisions. Lorsqu'il est question de navires arrivant dans nos ports, nous pensons souvent aux porte-conteneurs ou aux vraquiers. Dans le cas d'un navire de pêche au large de nos côtes, cependant, la responsabilité viendrait aux Pêches ou à la Garde côtière. Est-ce que les responsables des Pêches disposent d'un système d'information automatique qui assurera la transmission d'un signal? Comment assure-t-on la coordination avec la Garde côtière, le ministère de la Défense nationale ou la police? Comment se fait la coordination de renseignements qui relèvent du secteur des pêches?

M. Frappier: Tous les navires de pêche doivent respecter les exigences de Transports Canada se rapportant à la Loi sur la marine marchande du Canada et diverses dispositions de cette nature.

À l'heure actuelle, les exigences concernant les systèmes d'information automatiques visent les navires d'une certaine taille inscrits auprès de l'OMI. Nous déterminerons progressivement s'il convient d'appliquer la même exigence à d'autres navires. Nous étudions la chose dans le cadre du processus de consultation en cours à l'heure actuelle. Nous n'avons encore déterminé si les navires de pêche devront être dotés de tels systèmes. La taille du navire visée par une telle exigence n'a pas encore été déterminée.

Nous avons parlé des centres opérationnels.

Le sénateur Day: C'est le sénateur Forrestall qui avait soulevé la question.

M. Frappier: C'est exact. Pour ce qui est de l'analyse des renseignements relatifs au transport maritime et de la capacité de donner une perspective d'ensemble des opérations, c'est chose faite.

Le sénateur Day: Il nous a semblé que tel n'était le cas lorsque nous avons soumis le rapport il y a un an et demi.

M. Frappier: Le travail abattu depuis ce moment-là est considérable; on a surtout cherché à améliorer la coordination entre les ministères et entre les systèmes d'information. À mesure que nous abordons l'aspect opérationnel, il reste encore certaines difficultés à surmonter. Nous sommes sur la bonne voie.

Le quatrième point porte sur les ententes réciproques entre navires. L'activité a occupé une place importante depuis votre dernière rencontre concernant le processus de l'OMI.

Le président: Excusez-moi, sénateur Day. Le travail que vous faites est utile. Je constate cependant que nous dépassons déjà de 10 minutes le temps alloué et que notre prochain groupe de témoins est en attente.

M. Frappier: Serait-ce trop vous demandez que de vous pencher sur les recommandations de notre rapport de février 2002 et de celui de septembre 2002 également? Les deux rapports portent sur la sécurité portuaire et la sécurité de nos côtes. Pourriez-vous nous fournir une réponse écrite en précisant les mesures prises par votre ministère à la suite de nos recommandations?

As much as we would like to have the response on the record here, I think it is in the best interests of getting through our witnesses today to ask you to provide that to us, Mr. Frappier.

Mr. Frappier: I will look into that, for sure.

The Chairman: We look forward to that. After we receive that, we can make a judgment about whether we need you back to further elaborate on those answers. Thank you, Mr. Frappier, for providing us with some helpful information this morning. We have a continuing interest. We look forward to having your assistance in our future examination of these issues.

Mr. Frappier: Thank you for the opportunity.

The Chairman: We will next hear from Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff. He is accompanied by Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy.

Welcome to the committee.

Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence: It is a pleasure to appear before you today to provide a brief on coastal defence as it pertains to your examination.

[Translation]

As you will probably recall, I last appeared before this committee in August 2002, when I discussed coordinated maritime surveillance and operations in Canada's maritime approaches as well as with our U.S. allies in their adjacent areas of operation.

[English]

Accompanying me today is Captain Peter Avis. He is a key participant within the Interdepartmental Marine Security Working Group. This group, as you heard from Mr. Frappier, has examined Canada's marine security and provided recommendations to close certain vulnerability gaps.

Much has happened regarding domestic security in Canada since September 11. Security bills have been passed in Parliament. Memoranda to cabinet have been passed on the Canada-U.S. planning group and maritime security, and an Order in Council has been passed on security zones. Moreover, the domestic side of military preparedness has changed dramatically for many countries, including Canada.

The primary obligation of the Department of National Defence and the Canadian Forces is to defend the country and its citizens from military threats to Canada. While it is critical for the Canadian Forces to maintain a military capability for the defence of Canada, Maritime Command — the navy — also contributes to domestic security against terrorist threats to both

J'aimerais bien pouvoir porter cette information au procès-verbal d'aujourd'hui, mais je pense qu'il importe pour nous de terminer le travail auprès des témoins prévus pour aujourd'hui et j'aimerais donc vous demander, monsieur Frappier, de nous fournir ces renseignements.

M. Frappier: Je vais certainement me pencher sur ces aspects.

Le président: Nous sommes impatients de recevoir vos commentaires. Après en avoir pris connaissance, nous serons en mesure de déterminer si vous devrez revenir nous fournir d'autres détails concernant vos réponses. Merci, monsieur Frappier, des renseignements utiles que vous nous avez fournis ce matin. Il s'agit d'un sujet qui continue de nous intéresser. Nous espérons pouvoir compter sur votre aide lorsque nous aurons à nous y pencher à nouveau à l'avenir.

M. Frappier: Je vous remercie de m'avoir invité.

Le président: Nous recevons maintenant le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes. Il est accompagné par le capitaine Peter Avis, directeur de la Politique maritime.

Bienvenus au comité.

Le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale: C'est un plaisir pour moi que de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous soumettre un mémoire concernant la défense côtière dans le cadre de votre examen.

[Français]

Je me suis adressé à ce comité pour la dernière fois en août 2002. Vous vous souviendrez probablement que j'avais parlé de la coordination de la surveillance et des opérations des approches maritimes du Canada non seulement entre Canadiens, mais aussi avec nos alliés américains dans leurs zones de responsabilité adjacentes.

[Traduction]

Je suis accompagné aujourd'hui par le capitaine Peter Avis, qui joue un rôle clé au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Comme vous l'a dit M. Frappier, ce groupe a étudié la sûreté maritime du Canada et formulé un certain nombre de recommandations visant à combler certaines lacunes qui nous rendent vulnérables.

Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts au Canada en matière de sécurité intérieure depuis le 11 septembre. Des projets de loi concernant la sécurité ont été adoptés au Parlement. Des mémoires au Cabinet concernant le Groupe de planification Canada-États-Unis et la sécurité maritime ont été adoptés et un décret concernant les zones de sécurité l'a été également. De plus, l'état de préparation militaire sur le plan intérieur a changé très considérablement dans de nombreux pays, y compris le Canada.

La première obligation du ministère de la Défense nationale et des Forces canadiennes consiste à défendre le pays et ses citoyens contre toutes menaces militaires. Bien qu'il soit critique pour les Forces canadiennes d'avoir la capacité militaire de défendre le Canada, le commandement maritime — la marine — participe également aux activités de sécurité intérieure visant à contrer la

Canada and North America. In domestic situations, Maritime Command does this by employing its military capabilities in support of civilian law enforcement agencies and through complementary surveillance of the maritime approaches with other government partners.

One thing we have learned over the last year about domestic security is that the terrorist has changed the battle space. By coming from nowhere and striking at civilians, using civilian means of transportation as weapons, and thus also from a military perspective, the terrorist has altered the way we think about domestic security. Before September 11, it was easy to separate military concerns from civilian security concerns. This is no longer the case. The various branches of government have been thrown together out of necessity.

[Translation]

Canada has the world's longest coast line, covering three oceans, and the water transportation mode extends into the heart of the continent through the St. Lawrence Seaway and Great Lakes. Over this vast area move vessels carrying cargo and passengers as well as research, fishing and recreational vessels, all essential to Canada's economic well-being.

[English]

Through the Interdepartmental Marine Security Working Group, IMSWG, 17 federal departments and agencies have worked in a collaborative manner, using a risk mitigation methodology, to identify vulnerabilities to Canada's marine security and provide recommendations on the closure of these gaps. In January of this year, the government announced a series of initiatives to address the closure of marine security gaps. Based upon established areas of jurisdiction and responsibility, various departments and agencies have the lead on particular initiatives; all contribute to Canada's marine security.

As well, our own force protection — that is, the force protection of the Canadian Forces installations across the country — has been enhanced. From a naval perspective, a key element of this is the designation of controlled access zones in the harbours of Halifax, Esquimalt and Nanoose.

[Translation]

Maritime Command's contribution to marine security has been an improved collaboration and enhancement to our maritime surveillance capability. This has benefited both domestic marine security as well as continental security.

menace terroriste aussi bien au Canada qu'en Amérique du Nord. Sur le plan intérieur, le commandement maritime assure la sécurité intérieure en affectant ses ressources militaires à l'appui des organismes civils d'application des lois et en participant à la surveillance des approches maritimes avec d'autres partenaires gouvernementaux.

S'il y a une chose à retenir de la dernière année dans le domaine de la sécurité nationale, c'est bien que le terrorisme a modifié l'espace de combat. Sortis de nulle part et transformant des moyens de transport civils en armes offensives pour s'attaquer à des civils, les terroristes ont changé la façon de penser la sécurité nationale, tant chez les civils que chez les militaires. Avant le 11 septembre, il était facile de distinguer les enjeux militaires des préoccupations civiles en matière de sécurité. Ce n'est manifestement plus le cas. Les diverses composantes du gouvernement sont maintenant portées, par la force des choses, à travailler la main dans la main.

[Français]

Le Canada a la plus longue façade côtière au monde, bordée de trois océans et le transport maritime est possible jusqu'au cœur du continent par la voie de maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous avons donc un immense secteur où circulent un grand nombre de navires transporteurs de passagers et de marchandises, ainsi que des bâtiments de recherche de pêche et de plaisance qui sont tous essentiels au bien-être économique du Canada.

[Traduction]

Appelés à coordonner leurs travaux par l'intermédiaire du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, 17 ministères et organismes fédéraux se sont appuyés sur la méthode d'atténuation des risques pour cerner les failles dans la sûreté maritime du Canada et proposer des recommandations visant à corriger la situation. En janvier 2003, le gouvernement fédéral a annoncé une série d'initiatives destinées à colmater les brèches dans ce domaine. Les missions à accomplir ont été réparties entre les ministères et organismes concernés, en fonction des domaines de compétence et des responsabilités reconnues de chacun. Ces missions visent toutes à garantir la sûreté maritime du Canada.

De plus, la protection de nos propres forces — c'est-à-dire celle qui vise les installations des Forces canadiennes partout au pays — a été renforcée. Dans la perspective des forces navales, cela a notamment donné lieu à la création de zones d'accès contrôlé dans les ports de Halifax, d'Esquimalt et de Nanoose.

[Français]

La contribution du commandement maritime à la sécurité maritime a pris la forme d'une plus grande collaboration et d'un élargissement de notre capacité de surveillance maritime, ce qui est dans l'intérêt de la sécurité maritime du pays et de celle du continent.

[English]

As an IMSWG initiative, the Canadian Forces has recently obtained results of an independent study that examined the requirement for a Maritime Information Management and Data Exchange, called MIMDEX network. Through this network, IMSWG partner departments and agencies will share and exchange information more effectively. This report has only recently been written and we have not had an opportunity to examine its conclusions and recommendations. The IMSWG will review the report and make a decision on whether to press on with this collaborative initiative by the end of this month.

I am encouraged by the collaborative approach to marine security that I have observed at the regional levels throughout the Eastern Canada Interdepartmental Marine Operations Committee, the Pacific Interdepartmental Marine Operations Committee and the St. Lawrence Seaway Vessel Screening Committee. These three groups communicate with the IMSWG to share ideas and pass policy.

[Translation]

As we discussed in August, the North American continent has been divided into Canadian and U.S. areas of responsibility. Each country's military organizations are aware of the other activities in their respective areas and continuously exchange information on vessels moving through those areas.

[English]

From your discussion with MGen. Daigle and Col. Williams on March 17, you are already aware of the Canada-U.S. governments' establishment of a bi-national planning group to enhance military cooperation for the protection of North America. In January, the Canada-U.S. bi-national planning group completed its mission analysis session in Colorado, and will soon embark on the production of bi-national plans to improve our ability to work in the domestic bi-national context from the national perspective.

I am pleased to report that RAdm. James Fraser, currently in command of Maritime Forces Pacific, has been appointed as liaison between the planning group and Northern Command. No one is better placed to understand the facets of marine security than RAdm. Fraser.

Subordinate to the Canada-U.S. bi-national planning group is the Maritime Plans and Surveillance Working Group that will concentrate on bi-national maritime security and surveillance. This group will collaborate with groups like IMSWG and the NORAD Maritime Surveillance Working Group to create military plans that operate through the unique lens of bi-national military cooperation.

With respect to surveillance, the January government announcement on new marine security projects highlighted National Defence's initiative to increase surveillance of high-traffic areas in the eastern and western maritime

[Traduction]

Dans le cadre des travaux du GTISM, les Forces canadiennes ont obtenu récemment les résultats d'une étude indépendante qui porte sur la nécessité de mettre sur pied le système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM). Il s'agit d'un réseau qui rend plus efficace l'échange de données entre les ministères et organismes participants. Comme le rapport vient d'être rédigé, nous n'avons pas eu l'occasion d'en examiner les constatations ni les recommandations. Le GTISM évaluera le rapport et décidera d'ici la fin du mois s'il y a lieu de poursuivre l'idée d'implanter ce réseau.

L'esprit de collaboration en matière de sûreté maritime que j'ai constaté aux échelons régionaux du Comité interministériel des opérations maritimes pour l'est du Canada, du Comité interministériel des opérations maritimes pour le Pacifique et du Comité de contrôle des navires de la Voie maritime du St. Laurent est certes encourageant. Ces trois groupes communiquent avec le GTISM pour échanger des idées et adopter des politiques.

[Français]

Comme nous l'avions dit en août, le continent nord-américain est divisé en zones de responsabilités canadiennes et américaines. Les Forces armées de chaque pays sont au courant des activités de l'autre dans leurs zones respectives et elles échangent continuellement des renseignements sur la circulation des navires dans ces zones.

[Traduction]

Étant donné vos entretiens avec le major-général Daigle et le colonel Williams le 17 mars dernier, vous savez déjà que des gouvernements canadien et américain ont mis sur pied un groupe binational de planification pour renforcer la collaboration militaire, de manière à mieux protéger l'Amérique du Nord. En janvier, ce groupe binational de planification a terminé sa séance d'analyse de mission au Colorado. Il se lancera bientôt dans la rédaction de plans canado-américains pour améliorer la capacité des deux pays à travailler de concert.

Je suis heureux de vous signaler que le contre-amiral James Fraser, l'actuel commandant des Forces maritimes du Pacifique, a été nommé officier de liaison entre le Groupe de planification et le Northern Command. Personne n'est mieux placé que lui pour comprendre les diverses facettes de la sûreté maritime.

Le Groupe de travail sur les plans et la surveillance maritimes, qui relève du groupe canado-américain binational de planification, axera ses travaux, comme son nom l'indique, sur les plans et la surveillance maritimes. Il sera appelé à collaborer notamment avec le GTISM et le Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, afin d'élaborer des plans militaires dans la perspective particulière de la collaboration militaire entre les deux pays.

En matière de surveillance, parmi les nouveaux projets de sûreté maritime annoncés par le gouvernement canadien en janvier dernier, mentionnons la décision de la Défense nationale de mieux surveiller les zones de navigation intense sur les voies

approaches to Canada. This will be done through a network of five or six high-frequency service wave radar sites. This will give us capability out to approximately 200 kilometres. While there is government agreement for this initiative, project work remains to refine the proposal presented to Treasury Board for funding approval.

[Translation]

Through the Department of Fisheries and Oceans' lead, our maritime operational surveillance information centres in Esquimalt and Halifax will obtain additional maritime surveillance data from the Department of Fisheries and Oceans' Conservation and Protection Branch maritime air surveillance flights.

[English]

Work is also ongoing to examine the potential of a number of additional initiatives to further close marine security vulnerability gaps. The IMSWG is examining Canada's terrorist threat reaction process and the requirement for national fusion and security coordination centres. The Canadian Forces is looking at technology to further automate the fusion of maritime surveillance data, including that from the high-frequency service wave radar network.

[Translation]

The Canadian Forces are participating in a working group of federal departments and agencies to establish a Canadian secret information network. This would facilitate collaboration, within security communities of interest, along both horizontal and vertical lines of communication.

[English]

The Canadian Forces has representation on the NORAD Maritime Surveillance Working Group, which is examining the requirement for a North American maritime surveillance plan. The IMSWG continues to look at opportunities in closing the gaps in our maritime surveillance picture over waters under Canadian jurisdiction, whether in the Great Lakes, the Gulf of St. Lawrence, the Arctic or other areas not covered by the high-frequency surface wave radar network.

The IMSWG also is looking at developing a domestic marine security plan. This plan could eventually be used as the foundation of a national maritime security strategy.

[Translation]

In closing, the 9/11 terrorist attacks have been a catalyst to critically examine marine security vulnerabilities and have therefore resulted in a number of improvements to our marine security, including the establishment of a process to continue examining Canadian marine security vulnerabilities.

d'accès à la côte est et à la côte ouest du Canada, en installant des radars haute fréquence à ondes de surface à cinq ou six endroits. Notre capacité de surveillance s'étendra alors à environ 200 kilomètres des côtes. Le gouvernement a déjà donné son accord au projet. Il reste maintenant à peaufiner la proposition et à la soumettre au Conseil du Trésor pour en faire approuver le financement.

[Français]

À l'initiative du ministère des Pêches et des Océans, des renseignements supplémentaires seront envoyés à nos centres d'information et de surveillance des opérations maritimes à Esquimalt et Halifax, au moyen des avions de surveillance maritime de la Direction générale de la conservation et de la protection du ministre des Pêches et des Océans.

[Traduction]

Des travaux sont en cours pour examiner la possibilité de prendre d'autres initiatives destinées à combler les lacunes observées sur le plan de la sûreté maritime. Le GTISM se penche actuellement sur le dispositif d'intervention prévu pour faire face à des attentats terroristes et sur la nécessité de se doter de centres chargés de fusionner et de coordonner les mesures de sécurité. Les Forces canadiennes étudient les technologies capables de pousser plus loin l'automatisation de la fusion des données sur la surveillance maritime, y compris celles provenant du réseau de radars haute fréquence à ondes de surface.

[Français]

Les Forces canadiennes, différents ministères et organismes fédéraux ont formé un groupe de travail spécial visant à établir un réseau secret d'information. Ce réseau facilitera les communications tant horizontales que verticales au sein des communications d'intérêt et de sécurité.

[Traduction]

Les Forces canadiennes sont également représentées au sein du Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, qui examine la nécessité d'adopter un plan nord-américain de surveillance maritime. Le GTISM ne cesse d'examiner les façons de combler les lacunes sur le plan des informations nécessaires à la surveillance maritime des eaux sous juridiction canadienne, qu'il s'agisse des Grands Lacs, du golfe du Saint-Laurent, de l'Arctique ou des zones qui échapperaient à la portée de radars haute fréquence à ondes de surface.

Le GTISM songe également à élaborer le plan national de sûreté maritime. Ce plan pourrait servir de base, éventuellement, à l'élaboration de la stratégie nationale de sûreté maritime.

[Français]

En conclusion, je voudrais dire que les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ont joué un rôle de catalyseur. En effet, ils nous ont conduits à faire un examen critique des vulnérabilités de la sécurité maritime, donc à resserrer notre sécurité maritime et, notamment, à établir un processus d'examen continu des vulnérabilités de la sécurité maritime.

[English]

That concludes my introductory remarks. Both Capt. Avis and I will be pleased to answer any questions you may have.

Senator Forrestall: I am very concerned about resources. I have some reservations about security planning being left to the Department of Transport, which has been so badly cut back, as indeed has the Coast Guard. I wonder about its usefulness for anything other than regulatory purposes. That is to say, I get a little concerned when the Department of Fisheries starts managing military matters — I think with reason.

Can I ask you about our fleet? In order to make this work, you have to either re-engage the Halifax Rifles and defend our coastline or we have to do something about our vessels and about the Coast Guard. We have already committed roughly one-third of our major fleet to other activities.

Where do we find the minesweepers for this coastal surveillance and protection role? Do we move up a grade to your frigates? Where do we go to find the resources? If you do not have them, what would you ideally describe as the resources you would need to satisfy our American friends with respect to coastal security and defence?

VAdm. Buck: The whole issue of a cohesive and consistent whole to maritime or marine security rests on a few tenets, one being what I call “surveillance” — I think referred to by this committee as “domain awareness.” First and foremost, it is ensuring that we actually have the required ability to monitor. In many cases, wide-area surveillance is either done by fixed-wing air platforms or fixed radar installations.

Ships themselves are not the optimal surveillance platform; they have significant limitations. They are, however, excellent vehicles to conduct interception, interdiction and to bring to conclusion whatever threat it is you are trying to deal with.

You asked me whether in fact this was a role solely for maritime coastal defence vessels. In Canada's fleet, we have both major warships: largely frigates, destroyers, and to an extent submarines, but also the coastal defence vessels. Historically, and as it remains true today, we provide a balance of those vessels to do the role that is required. Differing vessels have differing capabilities.

You have commented that we have about one-third of the major warship fleet deployed. As we speak today, three ships are on duty in the Arabian Gulf, and two are returning from there. The remainder of the fleet is, by and large, engaged in activities that are in both oceans off our Atlantic and Pacific coast.

[Traduction]

Voilà qui met un terme à mes commentaires préliminaires. Le capitaine de vaisseau Avis et moi-même répondrons avec plaisir à toutes vos questions.

Le sénateur Forrestall: L'aspect des ressources me préoccupe au plus haut point. Le fait de laisser la planification en matière de sûreté au ministère des Transports m'inspire certaines réserves, d'autant plus que ce ministère, tout comme la Garde côtière, a subi d'importantes compressions. Je m'interroge sur l'utilité de ce ministère est en outre la réglementation. Tout cela pour dire que je m'inquiète quelque peu de voir le ministère des Pêches se mettre à gérer des questions militaires, — et ce, à juste titre, je crois.

Puis-je vous interroger au sujet de notre flotte? Pour réussir, vous allez devoir remettre à contribution le Halifax Rifles pour défendre votre littoral, ou il va falloir prendre des mesures au sujet de nos navires et de la Garde côtière. Nous avons déjà affecté à peu près le tiers des principaux éléments de notre flotte à d'autres activités.

Où pourrions-nous trouver les dragueurs de mine pour effectuer cette surveillance côtière et assurer cette protection? Devons-nous grimper d'un échelon pour faire intervenir vos frégates? Où pouvons-nous nous adresser pour trouver les ressources? Si vous ne les avez pas, comment décririez-vous les ressources idéales qu'il vous faudrait pour satisfaire nos amis américains relativement à la sécurité et à la défense côtières?

Vam Buck: Toute la question de la cohésion et de l'uniformité dans le dossier de la sécurité maritime repose sur quelques éléments de base, dont l'un est ce que j'appelle la «surveillance»; je pense que le comité appelle cela la «connaissance du domaine». D'abord et avant tout, il s'agit de s'assurer que nous avons la capacité requise pour exercer un contrôle. Dans bien des cas, la surveillance sur une vaste superficie se fait soit à partir d'aéronefs à voilure fixe, soit au moyen d'installations de radar fixes.

Les navires eux-mêmes ne sont pas la plate-forme de surveillance optimale; ils sont très limités, dans ce qu'ils peuvent faire à cet égard. Ce sont toutefois d'excellents vecteurs pour effectuer une interception et pour mener à terme une intervention contre une menace quelconque.

Vous m'avez demandé si, en fait, ce rôle était confié uniquement aux navires de défense côtière maritime. Dans la flotte de la marine canadienne, nous avons à la fois de gros navires de guerre, surtout des frégates, mais aussi des destroyers et, dans une certaine mesure, des sous-marins, mais nous avons aussi des navires de défense côtière. Historiquement, et c'est encore vrai aujourd'hui, nous faisons intervenir l'ensemble de ces navires pour jouer le rôle nécessaire. Différents navires ont des capacités différentes.

Vous avez dit qu'environ un tiers de notre flotte de navire de guerre est actuellement déployée. En ce moment même, trois navires sont en poste dans le golfe Persique, et deux autres sont de retour d'une mission là-bas. Le reste de la flotte est essentiellement engagée dans des activités océaniques au large de nos côtes Atlantique et Pacifique.

It is not a case of one particular vessel class necessarily. It is a compendium of assets.

In addition to Canadian Forces assets or naval assets, we also draw upon some Coast Guard assets that are available, either providing search and rescue stations or doing other more routine Coast Guard activities. In fact, a series of capabilities are brought together to provide a holistic capability.

One key area upon which we have focused since September 11 is trying to get the surveillance piece accurate and more complete, and to exchange more effectively the information of what is happening in our ocean approaches and then best utilizing the government vessel fleets available to effect the interception or interdiction.

Senator Forrestall: Is the Department of Fisheries and Oceans, in that respect, better suited than National Defence?

VAdm. Buck: I will not, nor should I, speak for DFO or the Canadian Coast Guard. Their mandate is quite different from security interdiction. That is not, except in certain legislated areas, their mandate.

Senator Forrestall: They remain the only vehicle that has the authority to arrest, for example.

VAdm. Buck: No. It depends on the issue. If it is an immigration issue, the authority rests with Citizenship and Immigration Canada. If it is a constabulary issue — more crime related — it would be the RCMP. The Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, also has authorities. The authorities, depending on what the incident is, are vested in a number of other government departments or agencies.

Most often, when there is a major issue, it is a Canadian Forces vessel with individuals from the appropriate department embarked who actually effect the interception and ultimately arrest, but the authorities are vested in a number of government departments depending on the specific issue.

Senator Forrestall: The navy remains the principal thrust, not Department of Fisheries.

VAdm. Buck: The navy is the principal source of providing the ships, if you wish, to effect the interdictions, largely because of the capabilities of larger naval warships, which basically give them high speed, long endurance and significant organizational and other capabilities.

Senator Forrestall: What resources, to your knowledge, does the Coast Guard have? Perhaps I should wait and ask the Coast Guard these questions. What resources can you call upon from the Coast Guard to assist you in carrying out your responsibilities?

VAdm. Buck: On a day-to-day basis, it would vary. Certainly, in the Pacific, the Coast Guard maintains relatively large vessels on search and rescue stations that can be made available and a wide range of other vessels. It really would be very incident-

Ce n'est pas nécessairement une seule catégorie de navires; nous faisons appel à l'ensemble de nos ressources.

En plus des ressources des Forces canadiennes ou maritimes, nous pouvons aussi compter sur certaines ressources de la Garde côtière qui sont disponibles, soit pour servir de postes de recherche et de sauvetage, soit pour accomplir d'autres activités plus courantes de la Garde côtière. En fait, une série de capacités distinctes sont rassemblées pour constituer une capacité holistique.

Un domaine clé sur lequel nous nous sommes concentrés depuis le 11 septembre, c'est d'essayer de mettre en place toutes les pièces du casse-tête de la surveillance, et d'échanger plus efficacement l'information sur ce qui se passe dans nos approches océaniques, pour ensuite utiliser au mieux les navires du gouvernement qui sont disponibles pour effectuer l'interception ou l'interdiction.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que le ministère des Pêches et des Océans, à cet égard, conviendrait mieux que la Défense nationale?

Vam Buck: Il n'est pas question que je parle au nom du MPO ou de la Garde côtière canadienne. Leur mandat est très différent de l'interdiction de sécurité. Ce n'est pas leur mandat, sauf dans certains domaines légiférés.

Le sénateur Forrestall: Ils demeurent les seuls à pouvoir procéder à des arrestations, par exemple.

Vam Buck: Non. Cela dépend du problème. Si c'est un dossier d'immigration, c'est Citoyenneté et Immigration Canada qui possède le pouvoir requis. Si c'est une affaire de police ou criminelle, c'est plutôt la GRC. L'Agence des douanes et du revenu du Canada, l'ADRC, possède aussi certains pouvoirs. Les pouvoirs, selon la nature de l'incident, sont confiés à un certain nombre d'autres ministères ou organismes gouvernementaux.

Le plus souvent, en cas de problème grave, c'est un navire des Forces canadiennes ayant à son bord des représentants du ministère compétent qui effectue l'interception et éventuellement l'arrestation, mais un certain nombre de ministères gouvernementaux possèdent divers pouvoirs, en fonction du dossier précis.

Le sénateur Forrestall: La marine demeure le principal intervenant, et non pas le ministère des Pêches.

Vam Buck: La marine est la principale source de déploiement des navires, si on veut, pour effectuer les interceptions, essentiellement à cause de la capacité des gros navires de guerre, qui leur donnent une plus grande vitesse, une meilleure endurance et une capacité considérable sur le plan organisationnel.

Le sénateur Forrestall: Quelles ressources, à votre connaissance, possède la Garde côtière? Je devrais peut-être attendre et poser ces questions à la Garde côtière. Sur quelles ressources pouvez-vous compter si vous faites appel à la Garde côtière pour vous aider à assumer vos responsabilités?

Vam Buck: Cela varie, cela dépend des jours. Chose certaine, dans le Pacifique, la Garde côtière déploie des navires d'assez fort tonnage dans des postes de recherche et de sauvetage sur lesquels on peut compter, ainsi qu'un large éventail d'autres navires. Cela

specific: In building a plan on how one would deal with a particular issue, it would depend on what that issue is, where it is, weather conditions, and ultimately what vessels the Coast Guard might or might not have available, given that this is not their primary mandate.

Senator Forrestall: You suggested that your destroyers and frigates are not the best vehicles for ocean surveillance.

VAdm. Buck: That is correct, but they are very effective in bringing an issue to conclusion, albeit they are an expensive platform.

Senator Forrestall: Would they be enhanced had you a 101 or a Sikorsky on the back of them?

VAdm. Buck: As we all know, we are looking forward to the replacement of the Sea King.

Senator Forrestall: I hope it is within your service time, sir.

You dealt with the West Coast. What about the East Coast in terms of Coast Guard? What is your responsibility on the river end and in the lakes?

VAdm. Buck: Most western navies do not have jurisdiction in internal waters, and at the moment, that is the case in Canada. On the rivers and in the Great Lakes, the navy has no jurisdiction.

Senator Forrestall: What about the East Coast?

VAdm. Buck: In the Atlantic, our jurisdiction is largely for surveillance, and then when tasked by government with the appropriate authorities — that is, the RCMP or Immigration Canada, we would provide a vessel to effect intercept but using those other government department authorities, not our own.

Senator Forrestall: What I am after is what resources of the Canadian Coast Guard can assist you in that?

VAdm. Buck: The Canadian Coast Guard has a fleet of over 100 vessels of varying shapes and sizes, but their primary mandate is not in this particular area. If a plan is built interdepartmentally and they have resources available, they generally will provide vessels, but it is very incident specific.

Senator Forrestall: I know what you are saying, but it is somewhat misleading to say you have that available to you. You did not suggest that there were 100 vessels.

VAdm. Buck: That is not what I am saying. I said they have a fleet.

Senator Forrestall: A fleet across Canada.

VAdm. Buck: Correct.

dépend vraiment de la nature de l'incident. Quand on élabore un plan pour savoir comment on réagirait face à un problème particulier, il faut d'abord savoir quelle est la nature de l'incident, où il s'est produit, quelles sont les conditions météo, et en fin de compte de quels navires la Garde côtière pourrait disposer, compte tenu du fait que ce n'est pas son premier mandat.

Le sénateur Forrestall: Vous avez dit que vos destroyers et frégates ne sont pas les meilleurs véhicules pour assurer la surveillance maritime.

Vam Buck: C'est exact, mais ils sont très efficaces pour mener à terme une intervention, bien qu'ils soient des plates-formes coûteuses.

Le sénateur Forrestall: Ces plates-formes seraient-elles meilleures si elles avaient à leur bord un 101 ou un Sikorsky?

Vam Buck: Comme nous le savons tous, nous avons hâte que l'on remplace le Sea King.

Le sénateur Forrestall: J'espère que cela se fera avant que vous preniez votre retraite, monsieur.

Vous avez parlé de la côte Ouest. Qu'en est-il de la côte Est, pour ce qui est de la Garde côtière? Quelle est votre responsabilité relativement aux cours d'eau et aux lacs?

Vam Buck: La plupart des marines militaires occidentales n'ont pas compétence sur les eaux intérieures, et à l'heure actuelle, c'est le cas au Canada. Les cours d'eau et les Grands lacs ne sont pas du ressort de la marine.

Le sénateur Forrestall: Et la côte Est?

Vam Buck: Dans l'Atlantique, notre mandat est essentiellement celui de la surveillance, et puis, lorsque le gouvernement ou les autorités compétentes, à savoir la GRC ou Immigration Canada, nous en confie le mandat, nous fournissons un navire pour effectuer une interception, mais sous l'autorité des autres ministères gouvernementaux, pas du nôtre.

Le sénateur Forrestall: Ce que j'essaie de savoir, c'est quelles ressources la Garde côtière canadienne peut mettre à votre disposition pour vous aider dans cette tâche?

Vam Buck: La Garde côtière canadienne a une flotte de plus de 100 navires très diversifiés par leur nature et leur taille, mais leur premier mandat ne se situe pas dans ce domaine. Si un plan interministériel est établi et que la GCC a des ressources disponibles, elle fournit généralement des navires, mais seulement très ponctuellement.

Le sénateur Forrestall: Je comprends ce que vous dites, mais c'est un peu trompeur de dire que cette ressource est à votre disposition. Vous n'avez pas dit qu'il y avait 100 navires.

Vam Buck: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'ils ont une flotte.

Le sénateur Forrestall: Une flotte partout au Canada.

Vam Buck: En effet.

Senator Forrestall: Including the lakes and rivers. I had asked the question in the context of the East Coast. I understand the different nature of the West Coast. I understand the East Coast. I am wondering what you have available to you.

VAdm. Buck: As I say, that is a question you would need to pose to the Canadian Coast Guard, because on a day-to-day basis the answer to that would differ. I am not knowledgeable of the operational planning constraints on the Coast Guard as an organization. I do know that on occasions where we have requested vessels, generally speaking, vessels have been provided.

Senator Forrestall: What about calling into play the commercial fleet that plies the waters and may be there from time to time? Do you have the authority to call upon their assistance?

VAdm. Buck: Generally speaking, in North America, including the U.S., the requirement of merchant marine to cooperate from a naval perspective would be limited to search and rescue.

Senator Forrestall: Does that not include surveillance?

VAdm. Buck: Surveillance would be on a voluntary basis only. Mariners are, as a matter of course, requested to report things that they notice that are not normal, but there is no mandatory requirement.

Senator Forrestall: How active is the voluntary sector, such as fishermen?

VAdm. Buck: Generally speaking those reports do not directly come to the department of defence. They would come through other government departments so it would be better for those departments to speak to that than me.

Senator Forrestall: Are you comfortable with access to the information that is derived from those reports?

VAdm. Buck: We have a wide-ranging input of information from a broad range of other government departments, agencies, our allies and a variety of other sources, both classified and unclassified. Our job is to take all of that information and distil it, effectively, in Halifax or Esquimalt, in two of our operational centres to produce what we call a recognized maritime picture.

Senator Forrestall: Finally, could you comment on the role of the reserves in this broader mandate?

VAdm. Buck: I am very proud of Canada's naval reserve. It is just under 4,000 strong and it has a number of roles that relate directly to coastal defence, surveillance, and maritime security generally. Specifically, the crews of the maritime coastal defence vessels are drawn from the naval reserve. Naval reserve divisions also have effective port inspection diving teams that are trained, as do they have an effective port control arrangements. All that of is relevant to maritime security specifically and in general, not just in terms of maritime surveillance but also capabilities within our various ports across the country.

Le sénateur Forrestall: Y compris dans les lacs et les cours d'eau. J'avais posé la question dans le contexte de la côte Est. Je comprends que la côte Ouest est de nature différente. Je comprends la côte Est. Je me demande ce que vous avez à votre disposition.

Vam Buck: Je le répète, c'est une question que vous devrez poser à la Garde côtière canadienne, parce que la réponse serait différente d'un jour à l'autre. Je ne suis pas au courant des contraintes en matière de planification opérationnelle de la Garde côtière. Je sais qu'à l'occasion, quand nous avons demandé des navires, de façon générale, on nous les a fournis.

Le sénateur Forrestall: Est-il possible de faire intervenir les navires de commerce qui naviguent dans nos eaux et qui peuvent se trouver sur place à l'occasion? Êtes-vous autorisés à réclamer leur aide?

Vam Buck: En général, en Amérique du Nord, y compris aux États-Unis, l'exigence imposée à la marine marchande pour ce qui est de coopérer avec la marine de guerre, serait limitée aux opérations de recherche et de sauvetage.

Le sénateur Forrestall: Cela n'inclut-il pas la surveillance?

Vam Buck: La surveillance se ferait sur une base volontaire seulement. C'est la pratique normale pour n'importe quel marin de signaler quoi que ce soit d'anormal, mais il n'y a pas d'obligations.

Le sénateur Forrestall: Dans quelle mesure le secteur volontaire est-il actif, par exemple les pêcheurs?

Vam Buck: De façon générale, ces rapports-là ne sont pas acheminés directement au ministère de la Défense. Ils nous parviennent par l'intermédiaire d'autres ministères et il serait donc préférable de poser la question aux représentants des ministères en question plutôt qu'à moi.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous satisfait de l'accès à l'information tirée de ces rapports?

Vam Buck: Nous avons des sources d'information diverses provenant de toute une variété d'autres ministères, organismes gouvernementaux, nos alliés, classifiée et non classifiée. Notre travail est de prendre l'information, et de la décanter à Halifax ou Esquimalt, dans deux de nos centres d'opérations où sont produits les rapports de situation maritime générale.

Le sénateur Forrestall: Enfin, pourriez-vous nous parler du rôle des réserves dans ce mandat plus vaste?

Vam Buck: Je suis très fier de la réserve navale canadienne. Son effectif est de près de 4 000 personnes et elle s'acquitte de divers rôles se rapportant directement à la défense côtière, à la surveillance et à la sécurité maritime en général. Plus précisément, les équipages des navires de défense côtière viennent de la Réserve navale. Les divisions de la Réserve navale ont aussi des équipes de plongée et d'inspection des ports bien formées, de même que des accords efficaces pour le contrôle des ports. Tout cela compte pour la sécurité maritime en particulier et en général, non seulement pour la surveillance maritime mais aussi pour la capacité des divers ports canadiens.

Senator Forrestall: Would you have any great objection if we asked the admiral if we could go down and have a look at the reserves on the East Coast, in Halifax?

VAdm. Buck: No, not at all.

The Chairman: I have a brief addendum to Senator Forrestall's questions. Do you have a vessel that is continually on station off each coast? Is that a 24/7 reality for Canada right now, or are the deployments that we have in the gulf and elsewhere making that impossible?

VAdm. Buck: Historically, even when we were not conducting operations, such as we are conducting today in the operational theatre; we would never propose to maintain a 24/7-vessel presence. We do maintain a 24/7 ready duty ship capability, which always has ships ready to respond. That has not changed post-September 11. The key again is to ensure you have the best surveillance. The more surveillance you have allows you to position vessels much more effectively — particularly cost-effectively. For example, the United States Coast Guard is mandated to do this. While they will have undoubtedly vessels moving all the time, is there full area coverage off the United States, 24/7, 365 days a year? No.

The Chairman: Could you push a button today and have a ship making steam within a couple of hours?

VAdm. Buck: In fact, it would be underway probably in half an hour, because we do not have to make steam any more.

The Chairman: I was trying to sound nautical, VAdm. Buck. You have to give me a bit of licence, and with this crew here I have a tough time.

As per your description, you provide a platform to deliver the appropriate authorities to get to the right spot. Do you always have the right authorities on a vessel? What do you if it is a fisheries problem and when the vessel started off you thought it would be an RCMP problem? From the sounds of it, you have to have a customs official there if there is a customs problem, you have to have an RCMP officer if it is a national security problem, and you have to have a fisheries officer. Do you take all three automatically when a vessel goes? What do you do when one of them is not on board?

VAdm. Buck: Generally speaking, again, it will be incident specific, but when are you dealing with a specific incident you have very good intelligence as to what are you dealing with. Normally, there will almost always be an RCMP presence in conjunction with the appropriate other government department authority.

The Chairman: Could the RCMP officer enforce the other pieces of legislation?

VAdm. Buck: No. They have a general arrest authority and mandate. In some cases, they act as the authority in conjunction with Fisheries and Oceans, or whoever it is.

Le sénateur Forrestall: Auriez-vous des objections à ce que nous demandions à l'amiral d'aller visiter les réserves de la côte Est, à Halifax?

Vam Buck: Non, pas du tout.

Le président: J'aimerais poser une question, à la suite de celles de M. Forrestall. Avez-vous des navires toujours en poste, au large de chaque côte? Avons-nous une surveillance 24/7, actuellement, au Canada, ou est-ce que les déploiements dans le golfe et ailleurs le rendent impossible?

Vam Buck: Historiquement, même quand nous ne menons pas d'opérations comme nous le faisons actuellement, nous ne proposerions jamais d'assurer une présence permanente. Nous avons une capacité d'action permanente pour nos navires, c'est-à-dire qu'ils sont toujours prêts à intervenir. Rien n'a changé après le 11 septembre 2001. La clé, c'est d'avoir la meilleure surveillance possible. Plus on a de surveillance, plus efficace sera la position des navires, notamment du point de vue des coûts. Par exemple, la Garde côtière américaine a un mandat pour le faire. Ces navires sont constamment en mouvement, mais est-ce qu'ils couvrent l'ensemble des côtes américaines, 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par an? Non.

Le président: Pourriez-vous aujourd'hui appuyer sur un bouton, pour qu'un bateau parte à toute vapeur d'ici deux ou trois heures?

Vam Buck: En fait, il pourrait se mettre en route en une demi-heure, puisque nous ne fonctionnons plus à la vapeur.

Le président: J'essayais d'employer des termes nautiques, mon amiral. Il faut être indulgent avec moi, parce que mon équipage me fait la vie dure.

D'après ce que vous dites, vous préparez l'information pour que les autorités nécessaires puissent se rendre au bon endroit, au bon moment. Avez-vous toujours les autorités qu'il faut à bord d'un navire? Que faites-vous si c'est un problème de pêche alors qu'au moment où le navire a quitté le port, on pensait que ce serait l'affaire de la GRC? Si j'ai bien compris, pour un problème de douanes, il faut un agent des douanes, pour un problème de sécurité nationale, un agent de la GRC, et aussi, des agents du MPO. Embarquez-vous automatiquement les trois, en quittant le port? Que faites-vous s'il manque l'un d'eux à bord?

Vam Buck: En général, c'est en fonction de l'incident. Au départ, on a de très bons renseignements sur l'incident à traiter. Normalement, la présence de la GRC est toujours assurée, en plus des autres représentants gouvernementaux pertinents.

Le président: Est-ce qu'un agent de la GRC peut veiller à l'application d'autres lois?

Vam Buck: Non. Ils ont un mandat et un pouvoir d'arrestation de nature générale. Dans certains cas, leur autorité est associée à celle de Pêches et Océans, par exemple.

The Chairman: If you did not have an official from the Department of Fisheries and Oceans there, is there sufficient authority vested in the RCMP officer to carry out that duty and enforce those laws?

VAdm. Buck: No. The appropriate government authority to delegate that authority to whoever is on board would be sought — either through the RCMP or directly through our own forces.

The Chairman: In fact, if you had a vessel at sea, you would only need a message some sort saying you have been deputized and that is sufficient authority to act?

VAdm. Buck: Yes.

Senator Cordy: Our previous witness spoke to us about security zones and you also mentioned these in your opening comments. The layered approach to monitoring vessels that are entering Canadian waters, and while they are in Canadian waters, certainly was one of our recommendations and certainly seems to be an efficient way of doing things.

How do government departments coordinate this monitoring? Does it depend on what the ship is — whether it is a fishing vessel or a cargo ship — or does it depend where it is located in the Canadian waters?

VAdm. Buck: The answer to your question, senator, is, to an extent, all of the above. To be more precise, there is a vast amount of information about vessels that are moving, whether they are fishing vessels, commercial traffic, whether they might be something else. Each of the respective organizations has that information and a number of information sources. We try to bring together all of the information that is available — there are some privacy issues but on secure systems that is less of an issue — in Halifax and in Esquimalt through our operation centres. Therefore, we can pull all of the information together and have a complete a picture of what is moving out there and what is relevant to a particular ship that is moving.

The key here is not so much that it is just a ship, it is what is abnormal about the ship and what is happening inside the ship. That information would help us develop a more detailed surveillance plan that would probably be specific to that vessel. We would directly monitor it on an ongoing basis, such that if there was a need to arrest or to intercept the appropriate resources — in this case, ships — could be positioned to do that with the appropriate authorities at the appropriate point.

Senator Cordy: You spoke about surveillance of high traffic areas on the eastern and western coasts and about high frequency surface wave radar sites. What is that?

VAdm. Buck: Simplistically speaking, it is a radar unit that from its base station — two of which are on the East Coast — that has a capability of looking out to sea for 200 kilometres. The government has approved an expansion from the current two — which are not fully operational yet but DND is making them fully operational — to five or six at what we call “choke points” on both the Atlantic and Pacific coasts. We will then have ability on

Le président: Si vous n'avez pas à bord un représentant du ministère des Pêches et des Océans, est-ce que l'agent de la GRC peut s'acquitter de ces tâches et veiller à l'application des lois sur les pêches?

Vam Buck: Non. Il faut obtenir les pouvoirs gouvernementaux appropriés d'une délégation de pouvoir à une personne à bord, que ce soit l'agent de la GRC ou quelqu'un de nos propres forces.

Le président: En fait, si un navire a pris la mer, vous n'avez besoin que d'un message disant que les pouvoirs nécessaires ont été délégués, pour agir?

Vam Buck: Oui.

Le sénateur Cordy: Notre témoin précédent a parlé des zones de sécurité, comme vous l'avez fait vous-mêmes, dans vos propos liminaires. L'approche à plusieurs niveaux pour la surveillance des navires entrant dans les eaux canadiennes, et naviguant en eaux canadiennes, fait l'objet de l'une de vos recommandations et semble certainement être une méthode efficace.

Comment les ministères coordonnent-ils cette surveillance? Est-ce que tout dépend du type de navire, que ce soit un bateau de pêche ou un navire de charge, ou est-ce que tout dépend de sa position, dans les eaux canadiennes?

Vam Buck: Sénateur, je pourrais dire: toutes ces réponses. Mais pour être plus précis, rappelons qu'il y a quantité de renseignements sur les navires en mouvement, qu'il s'agisse de navires de pêche, de navires commerciaux ou autres. Chacun des organismes dispose de ces renseignements, et a accès à bon nombre de sources d'information. Nous essayons de rassembler toute l'information disponible à Halifax et Esquimalt, dans nos centres d'opérations. Il faut tenir compte de la confidentialité de certaines données, mais c'est moins préoccupant quand on a des systèmes sécurisés. Nous pouvons donc regrouper toute l'information et avoir ainsi un tableau complet de tout ce qui est en mouvement et de ce qui est pertinent pour chaque navire en déplacement.

Il ne s'agit pas simplement de savoir s'il y a un navire, mais ce qui est anormal à son sujet et ce qui s'y passe. Cette information nous permet de mettre au point un plan de surveillance plus détaillé, propre à chaque navire. Nous ferons une surveillance directe continue, de manière que s'il est nécessaire d'arrêter quelqu'un ou d'arraisonner un navire, les ressources nécessaires, dans ce cas-ci des bateaux, soient en position d'agir, à l'endroit voulu, avec les autorités appropriées.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé de surveillance des zones de trafic intense sur les côtes Est et Ouest et de radars haute fréquence à ondes de surface. De quoi s'agit-il?

Vam Buck: En termes simples, il s'agit d'un radar qui a une portée de 200 kilomètres à partir de sa base. Il y en a deux sur la côte Est. Le gouvernement a approuvé une augmentation de capacité. Nous en avons actuellement deux, qui ne sont pas pleinement opérationnels mais qui le seront bientôt grâce au MDN et nous en aurons plutôt cinq ou six aux points de passage principaux des côtes Atlantique et Pacifique. Nous aurons alors

the busiest parts of the coast to look out 200 kilometres. We will have a picture of all the dots, if you will, which are the ships that are moving.

We also have many other sources of information, whether it be vessel traffic management reports, reports from a number of our allies — it is called “white,” or commercial, shipping — that would all come into our operational centre, along with this data. It would be keyed to other information we have so that we would have a real-time picture of actually what is moving. That is a capability we do not have today.

However, again, the key is knowing there is something abnormal in one of those ships. For example, intelligence might be given that it could be an illegal migration issue, or some other form of asymmetric threat. It is when you get specific information that you would narrow the search and say, “That is a contact. Now I want to put some ears and eyes on it,” which, in this case, would probably cause us to then commence a surveillance plan using fixed-wing aircraft. In that way, you could precisely track it and know exactly where it is such that if a decision were taken to arrest or intercept you could do so at the appropriate point as it was coming out of international waters into either Canadian waters directly or the contiguous zone as it is known, which is another 12 miles.

Senator Cordy: When you have all this information you said the forces is currently looking at technology to further automate the fusion of maritime surveillance. Is that the fusion of surveillance that DND has gathered or is that the fusion of surveillance information from various departments such as the RCMP or the Department of Fisheries and Oceans?

VAdm. Buck: It is the fusion of all data that would be available, not just DND data.

Senator Cordy: Is the Port of Halifax a controlled access zone?

VAdm. Buck: That is correct.

Senator Cordy: How will the Port of Halifax be different because of it being declared a controlled access zone?

VAdm. Buck: The controlled access zone is appropriate and applied at the moment only in Halifax, Esquimalt and Nanoose. It is specific to providing protection for Canadian naval ships or visiting naval ships.

The whole of Halifax harbour is not a controlled access zone. However, around the naval dockyard — around Shearwater and around certain of the mooring points we use in the harbour — there are, by Order in Council, zones which, depending on the threat level, we will allow either limited access into or no access into. Effectively, this is giving the military authority to protect its own ships from the water. Previously, there was no such authority. That authority was vested in the RCMP.

If you were to think of the dockyard in Halifax, something extending about 200 yards out generally would become the exclusion zone.

une portée de 200 kilomètres dans les zones les plus occupées des côtes et une vue d'ensemble de tous les navires en déplacement, représentés par des points.

Nous disposons aussi de nombreuses autres sources d'information, qu'il s'agisse de rapports sur la gestion du trafic maritime, des rapports de quelques-uns de nos alliés sur le transport maritime commercial ou «blanc». Tout cela arrive au centre d'opérations, avec ces données. On fait le lien avec d'autres données dont nous disposons, pour avoir une vue d'ensemble de ce qui se passe, en temps réel. Nous n'avons pas encore cette capacité.

Mais je le répète, ce qui compte, c'est de savoir s'il se passe quelque chose d'anormal à bord d'un des navires. On pourrait par exemple avoir des renseignements sur un cas de migration illégale, ou une autre forme de menace asymétrique. Quand on reçoit des données précises, on peut préciser la recherche et dire: «Voici un point de contact. Je veux que quelqu'un fasse la surveillance». Dans un cas pareil, nous commencerions la mise en oeuvre d'un plan de surveillance au moyen d'un avion à voilure fixe. On pourrait ainsi le repérer et savoir sa position exacte, pour être en mesure, si on décide de l'arrêter ou de l'arraisonner, de le faire à l'endroit voulu, à sa sortie des eaux internationales vers les eaux canadiennes, ou dans la zone contiguë de 12 miles.

Le sénateur Cordy: Au sujet de toutes ces données, vous avez dit que les Forces envisagent actuellement une technique d'automatisation accrue de la fusion des données de surveillance maritime. S'agit-il de la fusion des données recueillies par le MDN ou des données fournies par divers ministères et organismes, comme la GRC et le ministère des Pêches et des Océans?

Vam Buck: Il s'agit de la fusion de toutes les données disponibles, et non seulement de celles du MDN.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le port de Halifax est un secteur d'accès contrôlé?

Vam Buck: Oui, en effet.

Le sénateur Cordy: Comment le fait d'être déclaré secteur d'accès contrôlé change-t-il les choses, pour le port de Halifax?

Vam Buck: Le secteur d'accès contrôlé s'applique actuellement uniquement à Halifax, Esquimalt et Nanoose. Il sert à donner une protection aux navires de guerre canadiens ou étrangers.

Ce n'est pas tout le port de Halifax qui est secteur d'accès contrôlé. C'est toutefois le cas pour l'arsenal, autour de Shearwater et de certains points d'encrage du port. Par décret en conseil, ces secteurs ont été désignés à accès limité ou interdit, selon la gravité de la menace. En fait, les militaires ont ainsi le pouvoir de protéger leur navire contre toute menace en provenance de la mer. Auparavant, ils n'avaient pas ce pouvoir qui était plutôt confié à la GRC.

Pour l'arsenal de Halifax, la zone d'exclusion l'entoure d'environ 200 verges.

Senator Cordy: To clarify, is that at Shearwater and where DND moors its ships?

VAdm. Buck: Shearwater, the dockyard, a number of the anchorage positions in the harbour, and some of the other installations out in Major's Beach area.

Senator Cordy: This extends out into the water?

VAdm. Buck: Yes, from the shoreline. The problem that we are trying to prevent is exactly what happened to the *USS Cole*. It was attacked from the water side. We have the authority in international waters to do that. However, we never had that authority in our own waters, which is what these controlled access zones provide.

The Chairman: Are there similar regulations in place for the Coast Guard that is on the Dartmouth side where they keep their vessels?

VAdm. Buck: Not to my knowledge.

The Chairman: Is it still an RCMP responsibility?

VAdm. Buck: That is correct.

The Chairman: You have described how the system seems to work in Canada. You talked about a layered approach. You talked about the value of the navy as a platform to carry people out and the usefulness of aircraft and radar to identify what is out there.

There seems to be a gap along the littoral. In the United States, this gap is filled by the U.S. Coast Guard, which has a totally different function from the Canadian Coast Guard. It has vessels that are light and small and which can be quite close to the coast. It has much larger vessels that can move a significant distance off the coast. It has a police capability, a military capability and the capacity to interdict drugs, illegal immigrants and anyone who is a threat close to the coast.

How are we addressing this gap in Canada? The RCMP has some patrol vessels. Obviously, you have some blue-water ships. However, it does not appear to be seamless. What is your comment on that?

VAdm. Buck: First, I would draw you back to the mandate that you described for the U.S. Coast Guard, which is absolutely correct. Effectively, inside the U.S. Coast Guard there are two elements. There is part of that Coast Guard which effectively does the role and mandate as our Coast Guard currently does. There is also a constabulary mandate that extends up to and including something called "high-endurance cutters."

While they do have some constabulary authority, they as well, however, draw on their equivalents of immigration, fisheries officers, et cetera — just as we do. In that context, it is not that much different.

As I believe you all know, the U.S. Coast Guard does not have just ships. It has ships as well as large aircraft, such as Hercules, which is their primary vehicle. In many ways, they have the same

Le sénateur Cordy: Une précision: s'agit-il de Shearwater et de là où mouillent les navires du MDN?

Vam Buck: Shearwater, l'arsenal, divers points d'amarrage dans le port, et d'autres installations dans le secteur de Major's Beach.

Le sénateur Cordy: Et ça va jusque dans l'eau?

Vam Buck: Oui, à partir du rivage. Nous essayons d'éviter des incidents comme celui du *USS Cole*. Il a été attaqué à partir de l'eau. Dans les eaux internationales, nous avons ce pouvoir. Nous ne l'avions toutefois pas dans nos propres eaux, ce que nous offrent toutefois les secteurs d'accès contrôlé.

Le président: Est-ce que des règles semblables sont prises pour la Garde côtière, du côté de Dartmouth, où mouillent ses navires?

Vam Buck: Pas que je sache.

Le président: C'est donc toujours une responsabilité de la GRC?

Vam Buck: Oui.

Le président: Vous avez décrit comment fonctionnaient les choses au Canada. Vous nous avez parlé d'une approche à plusieurs niveaux ainsi que de la valeur de la marine pour le transport d'effectifs et de l'utilité des aéronefs et des radars pour identifier les embarcations.

Il semble y avoir une lacune le long du littoral. Aux États-Unis, cette lacune est comblée par la Garde côtière, dont la fonction est tout à fait différente de celle de la Garde côtière canadienne. La Garde côtière américaine dispose de bateaux petits et légers qui peuvent s'approcher des côtes. Elle a aussi des navires plus imposants qui peuvent s'éloigner considérablement des côtes. Elle a des pouvoirs de police, des pouvoirs militaires et la capacité d'intercepter des drogues, des immigrants illégaux et quiconque représente une menace, à proximité du littoral.

Comment comblons-nous cette lacune au Canada? La GRC a des vaisseaux de patrouille. Manifestement, vous avez des navires de haute mer. Des risques semblent toutefois subsister. Qu'en pensez-vous?

Vam Buck: D'abord, je vous rappelle le mandat de la Garde côtière américaine, que vous avez décrit très correctement. Dans les faits, la Garde côtière américaine comporte deux éléments. Il y a une partie de la Garde côtière dont le rôle et le mandat correspondent à ceux de notre Garde côtière. Il y aussi un mandat policier, dont s'acquittent divers types de navires, notamment les garde-côtes à grande endurance.

Tout en ayant une certaine marge de manoeuvre pour le travail policier, eux aussi embarquent des agents des pêches et de l'immigration, comme nous. Dans ce contexte, leur travail est assez semblable au nôtre.

Comme vous le savez tous, je crois, la Garde côtière américaine n'a pas que des navires. Elle dispose aussi d'avions assez imposants, comme des Hercules, leur principal véhicule. De bien

surveillance challenge we have. In fact, the United States does not use long-range naval maritime patrol aircraft to do that kind of surveillance. That is a Coast Guard issue.

My point is that the Canadian Aurora, which is a very effective surveillance platform, is actually far more effective than a Hercules. It is not seamless in the United States either.

The real issue, I believe, is ultimately we would wish to tailor fleets from a homeland security perspective to be the right fleets. First and foremost, you have to get the surveillance right, which will then allow you to better assess whether the existing fleets are optimized to play the role. The better surveillance you have, particularly the better specific airborne surveillance where you can actually know what that vessel is doing, the simpler it is to build a plan to arrest or intercept it.

The Chairman: What you seem to have told the committee is that the Americans do not have a perfect system. I accept that.

VAdm. Buck: That is correct.

The Chairman: You say they also have a gap in their system. I accept that.

What do you need in terms of assets to fill that gap so Canada does not have this problem? What do you need to take care of the littoral and ensure that Canada is well protected along its coast?

VAdm. Buck: First and foremost, we need the best and most cost-effective cohesive surveillance capability, which includes sharing the appropriate information effectively between departments, which is working very well. Once the amount of surveillance, the type of surveillance and the pieces of that surveillance — because it is not one panacea — is in place, from that, then you would stand back and ask: Are the government fleet resources adequate to do the role they need to play in this?

The Chairman: You say that you need the ability to collect the information, the intelligence. Who is responsible for that now? Are you responsible for that? Are the admirals who command each coast and report to you responsible for coordinating these assets? Who do we look to if someone slips through cracks?

VAdm. Buck: The mandate that is given to the admirals on both coasts relates primarily to surveillance within the resources and assets assigned to them.

The responsibility for coordination is not a formal mandated task of the navy. In practice, because we have the most effective operation centres to be able to bring this information together, we have performed that function. As work of the IMSWG unfolds, the need to bring this level of coordination into more formal structure is understood. What is now under discussion is how formal that needs to be.

The Chairman: When we reported in September, we talked about Esquimalt and Halifax as being the coordination centres. We were visualizing the very rooms we visited and we visualized the navy running it. It was just as simple as that. It is hard to

des façons, leurs problèmes de surveillance sont semblables aux nôtres. En fait, les États-Unis n'ont pas d'aéronefs de patrouille maritime à grande portée pour effectuer ce genre de surveillance. C'est un problème pour la Garde côtière.

Là où je veux en venir, c'est que les Aurora canadiens, un excellent moyen de surveillance, sont bien plus efficaces que les Hercules. Ce n'est pas parfait aux États-Unis non plus.

La vraie question, au bout du compte, c'est d'adapter la flotte pour qu'elle convienne parfaitement aux besoins relatifs à la sécurité du territoire. Tout d'abord, il faut les bons moyens de surveillance, qui permettront ensuite de mieux évaluer l'optimisation des flottes en fonction de leur rôle. Meilleure est la surveillance, plus grande il est facile de dresser un plan pour arrêter ou arraisonner un navire, surtout quand une surveillance aérienne supérieure permet de déterminer sa position exacte.

Le président: Vous semblez dire au comité que le système américain n'est pas parfait. C'est bien ça?

Vam Buck: Oui.

Le président: Vous dites aussi que leur système comporte une lacune. Je le comprends.

Que vous faut-il en matière de ressources pour que le système canadien soit plus sûr, n'ait pas ce problème? Que vous faut-il pour protéger le littoral et les côtes canadiennes?

Vam Buck: En tout premier lieu, il faut la meilleure capacité de surveillance qui soit, la plus rentable et la plus homogène possible, avec un partage interministériel efficace des données, qui fonctionnera très bien. Ce n'est pas une panacée, mais quand la quantité, le type et les éléments de surveillance sont en place, on peut se demander: «La flotte gouvernementale a-t-elle les ressources nécessaires pour bien jouer son rôle?»

Le président: Vous dites avoir besoin de la capacité de recueillir l'information, le renseignement. Qui a cette responsabilité actuellement? Est-ce vous? Les amiraux responsables de chaque côte, et qui relèvent de vous, sont-ils responsables de la coordination de ces moyens? Si quelqu'un réussit à passer entre les mailles du filet, à qui faut-il s'adresser?

Vam Buck: Le mandat des amiraux sur chaque côte se rapporte principalement à la surveillance, selon les ressources et les biens qui leur sont confiés.

La coordination n'incombe pas officiellement à la marine. En pratique, parce que nos centres d'opérations sont les plus efficaces, nous pouvons rassembler l'information et nous nous sommes acquittés de ce rôle. Le travail du GTISM permet de comprendre la nécessité d'une structure plus officielle pour ce genre de coordination. Nous sommes actuellement en train de discuter de la nécessité de lui donner un caractère officiel.

Le président: Dans notre rapport de septembre, nous disions qu'Esquimalt et Halifax étaient les centres de coordination. Nous nous rappelions les salles que nous avions visitées et nous imaginions leur gestion par la marine. C'était aussi simple que

understand why the navy would not be coordinating both the intelligence and the assets.

If I understand correctly, you are telling us that it is currently an ad hoc arrangement, that there is currently not a policy that directs you to do that but that you have assumed that role because you have these operational centres, and until someone gives you directions otherwise you will continue handling this coordination in an ad hoc way.

Does that summarize the situation?

VAdm. Buck: In your report you were suggesting that the current operation centres in Halifax and Esquimalt should be interdepartmentally staffed, as I recall. They are to an extent in the sense that the RCMP personnel are co-located there. Adjacent to them there are Canadian Coast Guard personnel. However, the formality of it always being coordination led by the navy is not in place, because it depends on the specific incident.

Generally speaking, if interception is required, and it requires one of our vessels, then de facto that comes to us to perform.

Senator Banks: I am looking for some comfort because the more we learn, the more we learn how little we know. I will play the role of confused cynic.

We have heard and read this morning that the Department of Transport has the authority for marine security. The Coast Guard will get the information from the Automatic Identification System. The Department of National Defence has operational centres in Halifax and Esquimalt and coordinates search and rescue. We heard this morning that terrorism is the responsibility of the RCMP.

We have the Bi-National Planning Group, the Maritime Planning and Surveillance Working Group, the Interdepartmental Maritime Security Working Group and the NORAD Maritime Surveillance Working Group. The confused cynic says that we are falling into the almost cartoonish trap of a Rube Goldberg machine — running very fast and doing nothing.

The point of our recommendation in our most recent report, to which you have referred, was that someone ought to invent a maritime security policy. Perhaps we are being overly simplistic in that. However, the confused cynic, who says that Canadians are very good at forming committees and working groups but are they actually doing something, is reflected in something you said this morning. You said that the Interdepartmental Marine Security Working Group is looking at developing a domestic marine security plan and that this plan could eventually be used as a foundation of a national maritime security strategy. I think we can infer from that that it might lead to a plan.

Can you give me some comfort that things are okay and that someone is in charge? The confused cynic — despite the certainty and confidence of the answers given to us by folks to whom we

cela. Il est difficile de comprendre pourquoi la marine ne serait pas responsable de la coordination du renseignement et des ressources.

Si j'ai bien compris, vous nous dites qu'il s'agit actuellement d'un arrangement ad hoc, qu'il n'y a pas de politique vous obligeant à le faire et que vous avez assumé ce rôle parce que vous aviez ces centres d'opération, et que vous continuerez d'assurer cette coordination en pratique, jusqu'à ce qu'on vous ordonne de faire autrement.

Ai-je bien résumé la situation?

Vam Buck: Si je me souviens bien, dans votre rapport, vous suggériez que les centres d'opération actuels de Halifax et de Esquimalt soient dotés de personnel de divers ministères. C'est le cas, en partie, puisqu'on y trouve du personnel de la GRC. On y trouve aussi du personnel de la Garde côtière canadienne. Mais rien ne dit officiellement que la coordination incombe à la marine, tout dépend de l'incident dont il est question.

En général, si une interception est nécessaire, et qu'il faut utiliser un de nos navires, c'est à nous automatiquement de nous en charger.

Le sénateur Banks: J'aimerais être rassuré parce que plus nous recevons d'informations, plus nous constatons à quel point nous en savons peu. Je jouerai le rôle du cynique déconcerté.

Nous avons appris et lu ce matin que le ministère des Transports est responsable de la sécurité maritime. La Garde côtière recevra l'information du système d'identification automatique. Le ministère de la Défense nationale a des centres opérationnels à Halifax et Esquimalt et coordonne la recherche et le sauvetage. Nous avons appris ce matin que le terrorisme est la responsabilité de la GRC.

Nous avons le groupe binational de planification, le groupe de travail sur la surveillance et la planification maritime, le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et le groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD. Le cynique déconcerté dirait que nous sommes en train de tomber dans le piège presque caricatural d'une machine à la Rube Goldberg — une machine qui marche très vite mais n'accomplit rien.

Notre tout dernier rapport, auquel vous avez fait allusion, recommandait l'élaboration d'une politique en matière de sécurité maritime. Nous sommes peut-être trop simplistes à cet égard. Cependant, vous avez dit quelque chose ce matin qui traduit ce que pense le cynique déconcerté, qui considère que les Canadiens excellent à constituer des comités et des groupes de travail mais se demandent s'ils accomplissent vraiment quelque chose. Vous avez dit que le groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime envisage d'élaborer un plan intérieur de sécurité maritime et que ce plan pourrait finir par servir de base à une stratégie nationale en matière de sécurité maritime. Je crois que nous pouvons en déduire que cela pourrait déboucher sur un plan.

Pouvez-vous me rassurer en m'indiquant que tout va bien et qu'il y a un responsable? Le cynique déconcerté — malgré l'assurance avec laquelle ont répondu les personnes à qui nous

have had the opportunity to talk — at the end of the day must say, “Yeah, but who is running it? In an event, will all of these things actually connect?”

Rather than trying to find a way to coordinate and ensure that there is interoperability, inter-transmitability and sharing of information among disparate organizations that have, in certain circumstances, responsibility for maritime security, is there a model that would stipulate who is in charge of maritime security, and that all other contributory organizations are subject to, report to and directed by one organization, such as your offices in Halifax and Equimault? That makes eminent sense to us. However, it does not seem to be happening.

Therefore, my first question is whether that model has been examined, and my second is whether there is some coordination in which I do not yet have confidence.

VAdm. Buck: First, in respect of mandates and speaking specifically to the mandates of Transport Canada, the RCMP, the military, the Coast Guard, CIC and so forth, those exist in virtually any western nation. It would probably not be possible or feasible for all those mandates to come together in any one organization because they are very different and have very different legislative requirements.

Senator Banks: With respect to maritime security, Secretary Ridge seems to have overall operational policy control and responsibility for the United States’ maritime security. Everyone reports to him.

VAdm. Buck: Those inside the Department of Homeland Security clearly do report directly to Secretary Ridge. However, there are other departments and agencies of the U.S. government that still have pieces of the mandate and while they are not directly mandated to him they do coordinate with the Department of Homeland Security.

In respect of execution, I would agree that that is true, by and large, with regard to the U.S. Coast Guard. However, even under their current construct they need to draw on a number of other government agencies and departments to deliver. What has effectively been passed to Homeland Security is that everything from the shoreline to 200 miles offshore will be done in a Coast Guard vehicle of some kind. That does not exist in Canada, but the reference to multiple mandates is a reality.

You talked about it all coming together in the operational centres in Halifax or Equimault. That happens de facto today, although it has not been formalized. The challenge is for the government and departments and agencies of the government to come together with the appropriate construct for Canada that works. While this may not be formalized, this works very well in practice and the daily cooperation between departments and agency is very effective.

avons eu l’occasion de parler — au bout du compte doit dire, «Oui, mais qui en assume la responsabilité? En cas d’incident, y aura-t-il des liens entre tous ces éléments?»

Au lieu d’essayer de trouver un moyen d’assurer la coordination et l’interopérabilité, la transmission et le partage d’informations parmi des organisations disparates qui sont, dans certaines circonstances, responsables de la sécurité maritime, existe-t-il un modèle qui énoncerait qui est responsable de la sécurité maritime, et que toutes les autres organisations complémentaires relèvent d’une seule organisation, comme vos bureaux à Halifax et Equimault? Cela nous semble éminemment logique. Cependant, ce n’est pas ce qui semble se passer.

Par conséquent, j’aimerais d’abord savoir si on a envisagé un tel modèle, et deuxièmement s’il existe une certaine coordination qui ne m’inspire pas encore confiance.

Vam Buck: Tout d’abord, en ce qui concerne les mandats et plus précisément ceux de Transports Canada, de la GRC, de l’Armée, de la Garde côtière, de CIC et ainsi de suite, ils existent dans pratiquement tout pays occidental. Il ne serait probablement pas possible, ni faisable de réunir tous ces mandats dans une seule organisation parce qu’ils sont très différents et sont visés par des dispositions législatives différentes.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne la sécurité maritime, le secrétaire Ridge semble détenir le contrôle et la responsabilité opérationnelle générale de la sécurité maritime des États-Unis. Tout le monde relève de lui.

Vam Buck: Les membres du département de la sécurité intérieure relèvent en effet directement du Secrétaire Ridge. Cependant, il existe d’autres ministères et organismes du gouvernement américain qui conservent certains éléments du mandat et, même s’ils ne relèvent pas directement de lui, ils coordonnent effectivement leurs activités avec le département de la sécurité du territoire.

En ce qui concerne l’exécution, je conviens effectivement que c’est le cas, dans l’ensemble, pour ce qui est de la Garde côtière américaine. Cependant, même selon sa structure actuelle, elle doit faire appel à un certain nombre d’autres ministères et organismes gouvernementaux. Selon les responsabilités transférées au département de la sécurité du territoire, toutes les activités dans un rayon de 200 milles des côtes seront effectuées dans un véhicule de la Garde côtière. Cela n’existe pas au Canada, mais les mandats multiples existent en fait.

Vous avez parlé de tout rassembler dans les centres opérationnels de Halifax ou Esquimault. C’est effectivement la façon dont on procède aujourd’hui, même si cela n’a pas été formalisé. Le défi pour le gouvernement et ses ministères et organismes consiste à coordonner leurs activités dans le cadre d’une structure efficace pour le Canada. Bien que cette façon de procéder ne soit peut-être pas formalisée, elle fonctionne très bien dans la pratique et la coopération quotidienne entre les ministères et l’agence est très efficace.

The key comes back to a point I made earlier, that is, knowing that something is happening out there. If you do not know what is happening, it does not matter how well prepared to react you are, you will not have the information upon which to react.

Senator Banks: Do you have enough information today?

Vadm. Buck: In my experience, in the operations in which we have been involved, we have had the necessary information. Of course, we cannot say that there will never be a failure or that nothing will happen that we do not know about. No nation can say that, including the United States.

Captain Peter Avis, Director, Maritime Policy, Operations and Readiness, Department of National Defence: In respect of using what we have to try to bring this together in a more formal way, the IMSWG put together a memorandum to cabinet entitled, "Addressing Vulnerabilities in Canada's Marine Security." This had an interdepartmental plan based on a risk management strategy and gives an excellent basis for the foundation of a strategy. There is currently a bit of a problem in that it is within this memorandum to cabinet, which is covered by cabinet confidentiality. We are working on that. We will bring the text out.

However, once it is out, it is very important that it be brought forward as a national maritime security plan and that we work hard to get some experts together to put it forward as a maritime strategy. We are in a window of opportunity where that can be done fairly simply

Senator Banks: I am not after a master plan that can be put in a neat little book. I want to be assured by you that all is okay and that everyone can speak to each other.

Incidentally, when I mentioned the Americans and Secretary Ridge, I was not suggesting that the way they do things is a model for us. It may not be. In fact, it is not.

However, as we occupy the same space on the earth, we do need to have a certain amount of coordination with them. There is a working group near Colorado Springs that has to do with maritime security, and I have three questions about it.

First, is there coordination between Colorado Springs, and Esquimalt or Halifax? Second, from Canada's standpoint, is it working and have you the people there that you need? Third, we understand from the United States' side, the people who are assigned to that coordinating group are all double-hatted — which is common in that context. The NORAD commander is double-hatted as NORTHCOM coordinator. Is that an impediment to doing the work that you need to do?

L'important, comme je l'ai dit plus tôt, c'est de savoir ce qui se passe. Même si vous êtes bien préparés à intervenir, cela ne servira à rien si vous ne savez pas ce qui se passe et si vous ne disposez pas de l'information en fonction de laquelle vous pourrez intervenir.

Le sénateur Banks: Avez-vous suffisamment d'information aujourd'hui?

Vam Buck: D'après mon expérience et d'après les opérations auxquelles nous avons participé, nous avons disposé de l'information nécessaire. Bien entendu, nous ne pouvons pas affirmer qu'il n'y aura jamais de défaillances ni que nous serons toujours au courant de tout ce qui se passe. Aucun pays ne peut faire ce genre d'affirmation, y compris les États-Unis.

Le capitaine de vaisseau Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes, ministère de la Défense nationale: Pour ce qui est d'utiliser ce dont on dispose afin de coordonner ces éléments de façon plus formelle, le groupe de travail interministériel de la sécurité maritime a préparé un mémoire destiné au cabinet sur la façon de réduire la vulnérabilité de la sécurité maritime du Canada. Ce rapport comportait un plan interministériel fondé sur une stratégie de gestion des risques et est une excellente base sur laquelle fonder une stratégie. Le seul petit problème à l'heure actuelle, c'est que ce plan figure dans un mémoire au cabinet et est par conséquent confidentiel. Nous sommes en train d'y travailler. Nous avons l'intention de rendre ce texte public.

Cependant, une fois qu'il sera public, il est très important qu'il soit présenté comme un plan national de sécurité maritime et que nous travaillions d'arrache-pied pour réunir des spécialistes qui présenteront une stratégie maritime. Nous en sommes arrivés à un stade où cela peut être fait assez simplement.

Le sénateur Banks: Je ne suis pas à la recherche d'un plan directeur qui peut être rangé dans un joli petit cahier. Je tiens à ce que vous m'assuriez que tout va bien et que tout le monde communique.

En passant, lorsque j'ai parlé des Américains et du secrétaire Ridge, je ne proposais pas que nous devions nous inspirer de leur façon de procéder. Ce n'est peut-être pas un modèle à suivre. En fait, ça ne l'est pas.

Cependant, comme nous occupons le même continent, nous devons assurer une certaine coordination avec eux. Il existe un groupe de travail près de Colorado Springs qui s'occupe de sécurité maritime, et j'ai trois questions à poser à ce sujet.

Premièrement, existe-t-il une coordination entre Colorado Springs et Esquimalt ou Halifax? Deuxièmement, selon le point de vue du Canada, cette coordination fonctionne-t-elle et avez-vous là-bas les gens dont vous avez besoin? Troisièmement, nous croyons comprendre d'après ce qu'on a appris du côté américain, que les personnes assignées à ce groupe de coordination cumulent tous plusieurs fonctions — ce qui est courant dans ce contexte. Le commandant de NORAD exerce aussi la fonction de coordonnateur de NORTHCOM. Est-ce un obstacle au travail que vous devez faire?

VAdm. Buck: Your first question was whether Colorado Springs is coordinated with what is happening in Halifax and Esquimalt. The answer is "yes." The planning group is structured to report any plans jointly through the Deputy Chief of Defence Staff and me and ultimately to the two coastal formations. That is consistent and cohesive.

The planning group will be developing national level plans as opposed to coastal plans, which exist in our relationship between Canada and the United States at the moment. By the way, it is not only being coordinated at that level. Things maritime and naval are being coordinated in Canada with me and in the United States with the chief of naval operations, Admiral Vern Clark. He and I discuss regularly how best to ensure that it is cohesive.

Senator Banks: As we have heard and noted many times, the naval capabilities of the two nations are the most interoperable of any in the world.

VAdm. Buck: Exactly. This is an enhancement to something that is working well.

Your second point regarded our status in terms of the work. As I indicated earlier, the needs assessment has only recently been completed. From that, we will build an ability to better share information and develop consistent national plans to move forward.

Your third point related to personnel. You commented that many U.S. personnel would be double-hatted. The Canadian personnel, by and large, will not be double-hatted. The bulk of those individuals will be in place this summer, which is when the bulk of that work will commence in earnest.

From the perspective of the United States, having double-hats is valid. Most of what we are talking about, while it will have links to the Department of Homeland Security, will still in many ways have a military context in the United States. We need to ensure that the U.S. personnel tied to the planning group have the right operational links inside the U.S. government departments and agencies. It is not only the Department of Homeland Security.

For example, from a maritime perspective, it would not be helpful if we could not plug into the United States navy through the planning group. It would take a key piece that exists away. Even in the States, the need to have individuals who are plugged into other organizations is germane and relevant.

Senator Banks: You stated earlier that surveillance you need is not necessarily best gotten from ships, but that ships are an excellent means of interdicting and investigating.

We understand that there might be a gap in terms of where the significant ship capability is in the country. Can the maritime coastal defence vehicles be regarded as effective pursuit and interdiction vessels?

Vam Buck: Vous avez d'abord demandé s'il y a coordination entre Colorado Springs et Halifax et Esquimalt. La réponse est «oui». Le groupe de planification est structuré de façon à rapporter tous plans conjointement par l'intermédiaire du vice-chef d'état major et par mon entremise et enfin aux deux formations côtières. Il s'agit donc d'une démarche uniforme et homogène.

Le groupe de planification élaborera des plans nationaux plutôt que des plans côtiers, ce qui existe dans le cadre des relations que le Canada entretient avec les États-Unis à l'heure actuelle. En passant, cette coordination ne se fait pas uniquement à ce niveau. Les activités maritimes et navales sont coordonnées au Canada par moi et aux États-Unis par le chef des opérations navales, l'amiral Vern Clark. Nous discutons ensemble régulièrement de la meilleure façon d'assurer la cohésion de cette coordination.

Le sénateur Banks: Nous avons entendu dire et constaté à plusieurs reprises, que les capacités navales des deux pays sont parmi les plus interoperables au monde.

Vam Buck: Tout à fait. On renforce en fait un système qui fonctionne bien.

Vous avez ensuite demandé où nous en sommes dans notre travail. Comme je l'ai indiqué plus tôt, l'évaluation des besoins vient d'être terminée. L'évaluation de ces résultats nous permettra de mieux partager l'information et d'élaborer des plans nationaux uniformes.

Votre troisième question concernait le personnel. Vous avez dit qu'un grand nombre du personnel du côté américain cumuleraient plusieurs fonctions. Le personnel canadien, dans l'ensemble, ne cumulera pas plusieurs fonctions. La majeure partie de ce personnel sera en place cet été, et c'est à ce moment-là que le gros du travail débutera sérieusement.

Pour les États-Unis, le cumul des fonctions est valable. Même si la majeure partie du travail dont nous parlons comportera des liens avec le département de la sécurité du territoire, il continuera à bien des égards à avoir un contexte militaire aux États-Unis. Nous devons nous assurer que le personnel américain qui fait partie du groupe de planification aura des liens opérationnels appropriés au sein des ministères et organismes américains. Il ne s'agit pas uniquement du département de la sécurité du territoire.

Par exemple, sur le plan maritime, nous devons pouvoir communiquer avec la marine américaine par l'intermédiaire du groupe de planification, car autrement cela nous priverait d'un élément clé. Même aux États-Unis, il faut avoir des personnes qui ont des liens avec d'autres organisations.

Le sénateur Banks: Vous avez indiqué plus tôt que les navires ne sont pas forcément les meilleurs moyens d'assurer la surveillance dont vous avez besoin, même que les navires sont un excellent moyen d'interdiction et d'enquête.

Nous croyons comprendre qu'il existe peut-être une lacune au niveau de la capacité des navires au pays. Les véhicules des navires chargés de la défense côtière peuvent-ils être considérés comme des navires efficaces pour la poursuite et l'interception?

We heard this morning that there might be some places to which they cannot go because of their draft, I presume. Is that a “fall through the cracks” situation? Would not a bad guy find that out and say, “Ha, they cannot go there. That is where I will go.”

VAdm. Buck: That is an issue in both the Pacific and Atlantic. Is there one vessel class that would be all things to all people? No. There are very few ports and bays into which a maritime coast defence vessel cannot go. It draws about 12 feet.

Our department has a project to design an in-shore vessel. However, such a vessel would have very limited endurance. It would also have limited ability to operate any significant sea state, because as soon as you move beyond two or three miles from our coast, you need something that has excellent sea keeping capability and endurance.

Are maritime the coastal vessels alone the optimal vessels to do all of the interdiction? No, they have a speed limitation. Their top speed is 16 knots.

Those vessels were designed for patrol and mine warfare, which requires a relatively stable platform. The vessels are beamy, to use a nautical term. They will not go fast.

Bear in mind that the objective is to deal with this as far away as you within the limits of international law. The more sea keeping, the more endurance capability you need.

We have a plan to design other vessels that will be used primarily as training vessels, but they will also do inshore patrol. They will have a higher speed. Ultimately, you will still need ships of the MCDB size or rating to do the job. There are a number of hydrofoils used by a number of Canadian government departments. They are not effective beyond 3 nautical miles of the coast. They stand on their head, effectively.

Again, you need to have a capability to deal with the ocean conditions throughout — not just our littoral — but also the approaches. You need a stable platform for boarding amongst other things.

The Chairman: Roughly what size are these vessels that you say are in the planning? Are they designed? Have you the funding? Where are you in that process?

VAdm. Buck: They are in the defence services program. They are awaiting departmental approval and they will be in the 50-tonne range.

Senator Smith: Being the son of a clergyman, I could not help but sit here humming a hymn to myself: “Launch out into the deep, oh let the shorelines go; Launch out, Launch out in the oceans divine, out where the pull tides flow.”

The Chairman: Could we have the tune as well?

Senator Smith: I could sing it if you want to hear it. Do you know that one? It is pretty good.

VAdm. Buck: I am also the custodian of the naval prayer.

Nous avons entendu ce matin qu'il y a peut-être des endroits où ils ne peuvent pas aller à cause de leur tirant d'eau, je suppose. Ne s'agit-il pas d'une lacune? Si un méchant s'en apercevait et disait, «Ah, le navire ne peut pas aller là-bas. C'est donc là où j'irai».

Vam Buck: C'est un problème tant dans le Pacifique que dans l'Atlantique. Y a-t-il une catégorie de navire qui pourrait tout faire? Non. Il y a très peu de ports et de baies où un navire de défense côtière ne peut pas aller. Il a un tirant d'eau d'environ 12 pieds.

Notre ministère a un projet pour concevoir un navire côtier. Cependant, un tel navire aurait une endurance très restreinte. Il aurait aussi une capacité limitée de naviguer dans une mer agitée, parce que dès que vous éloignez deux ou trois milles de notre côte, il vous faut un navire qui possède une tenue en mer et une endurance excellentes.

Les navires côtiers sont-ils les meilleurs navires pour procéder à l'ensemble des activités d'interdiction? Non, ils ont une vitesse limitée. Leur vitesse maximale est de 16 noeuds.

Ces navires sont conçus pour patrouiller et faire la guerre des mines, ce qui nécessite une plate-forme relativement stable. Ce sont des navires à larges baux, pour utiliser un terme nautique. Ils ne sont pas rapides.

Il ne faut pas oublier que l'objectif est d'intervenir aussi loin que possible dans les limites du droit international. Il vous faudra donc une grande tenue de mer et une grande endurance.

Nous prévoyons concevoir d'autres navires qui serviront principalement de navires d'entraînement, mais qui assureront aussi la patrouille des côtes. Ils seront plus rapides. Mais vous aurez encore besoin de navires de la taille ou de la catégorie MCDB pour faire le travail. Il existe un certain nombre d'hydroptères utilisés par un certain nombre de ministères canadiens. Au-delà de trois milles marins de la côte, ils ne sont plus efficaces et en fait chavirent.

Comme je l'ai déjà dit, il faut que le navire ait la capacité d'affronter les conditions qui existent en mer — et pas simplement le long du littoral — mais aussi les approches. Il faut entre autres une plate-forme stable pour l'embarquement.

Le président: Quelle est la taille approximative d'un navire que vous dites être en train de planifier? Sont-ils conçus? Disposez-vous du financement nécessaire? Où en êtes-vous dans ce processus?

Vam Buck: Ils font partie du programme de services de la Défense. Ils attendent de recevoir l'approbation du ministère et seront d'environ 50 tonnes.

Le sénateur Smith: Comme je suis le fils d'un ecclésiastique, je ne pouvais pas m'empêcher de me fredonner un hymne: «Launch out into the deep, oh let the shorelines go; Launch out, Launch out in the oceans divine, out where the pull tides flow».

Le président: Pourrions-nous entendre l'air aussi?

Le sénateur Smith: Je pourrais vous le chanter si vous voulez l'entendre. Le connaissez-vous? C'est un hymne assez inspirant.

Vam Buck: Je suis aussi le gardien de la prière des marins.

Senator Smith: I like to go back to basics and fundamentals.

Are we launching out in ships, surveillance planes or the next round of helicopters? I would not mind hearing more about that. I know that is a favourite topic of Senator Forrestall's. Is there some role there? Even when those four submarines are operational, I find it hard to believe that they would be involved in that much.

Cost-effective choices have to be made. What is a reasonable plan, that is cost-effective and affordable and does what you want regarding these various components?

I know all about the search and rescue ones, but to what extent is the military aspect of the helicopters tied to the next round? There is a difference between collecting the information and doing the interceptions when you need to. I do not know to what extent they work in that capacity; but, in terms of distance and speed, they are hard to compete with.

VAdm. Buck: Certainly, the maritime helicopter will enhance surveillance capability of our frigates and destroyers, in the sense that airborne gives you a greater range. However, it would be used primarily in the final phases of an intervention.

As well, those helicopters would give us an enhanced capability to put folks in ships from the air, as well as from a boarding party, as it currently would be done. They have a role to play.

Senator Smith: What do they do — drop a dinghy?

VAdm. Buck: They would lower people by hoist, as was done when we rested the *GTS Katie*. It was not happily done with Sea Kings, but the maritime helicopter replacement will have a better capability in that area.

I would like to touch on your comment about the Victoria class submarines. From an acoustic perspective, submarines are effective surveillance tools. They are very cost effective to operate as well, because a destroyer has a crew size of 300, a frigate, 200, and a submarine, fewer than 50. Even our older Oberon class submarines have been effectively used in surveillance and interdiction.

Senator Smith: How does their speed compare?

VAdm. Buck: The key with the submarine is to place it in the right position so that, even with surface ships, you create a pincer movement. If you have one single ship — a destroyer or a frigate — chasing somebody, at end game you need to box the individuals in. Generally, it is better to have more than one platform so you can actually bring the event to closure without someone having to drive a ship into somebody. That is not a very effective way of doing it.

Le sénateur Smith: J'aime retourner à l'essentiel.

Allons-nous utiliser des navires, des avions de surveillance ou la prochaine génération d'hélicoptères? J'aimerais en savoir un peu plus à ce sujet. Je sais que c'est un des sujets préférés du sénateur Forrestall. Y a-t-il un rôle à jouer à cet égard? Même lorsque les quatre sous-marins sont opérationnels, j'ai de la difficulté à croire que leur participation serait aussi étendue.

Il faut faire des choix rentables. En quoi consiste un plan raisonnable, qui est rentable et abordable et qui donne les résultats que vous escomptez en ce qui concerne ces divers éléments?

Je suis bien au courant des aspects qui se rattachent à la recherche et au sauvetage, mais dans quelle mesure l'aspect militaire des hélicoptères est-il lié à la prochaine génération? Il existe une différence entre recueillir de l'information et procéder aux interceptions au moment voulu. J'ignore comment ils fonctionnent dans le cadre de ces activités; mais pour ce qui est de la distance et de la rapidité, ils sont durs à battre.

Vam Buck: Il ne fait aucun doute que l'hélicoptère maritime va améliorer la capacité de surveillance de nos frégates et de nos destroyers, puisque cette surveillance aéroportée permet un plus grand rayon d'action. Cependant, il serait utilisé principalement lors des dernières étapes d'une intervention.

Par ailleurs, ces hélicoptères amélioreraient notre capacité à déposer des personnes sur des bateaux à partir des airs, ainsi que des membres d'une équipe d'abordage, comme cela se fait à l'heure actuelle. Ils ont un rôle à jouer à cet égard.

Le sénateur Smith: Comment procède-t-on - est-ce que l'on fait descendre un canot pneumatique?

Vam Buck: On fait descendre les gens à l'aide d'un câble comme on l'a fait lorsque nous avons immobilisé le *GTS Katie*. Cela n'est pas facile avec les Sea King, mais le nouvel hélicoptère maritime aura une meilleure capacité à cet égard.

J'aimerais aborder brièvement ce que vous avez dit à propos des sous-marins de la catégorie Victoria. Sur le plan acoustique, les sous-marins sont des outils de surveillance efficaces. Leur fonctionnement est par ailleurs très rentable, parce qu'un destroyer compte un équipage de 300 personnes, une frégate de 200 personnes et un sous-marin de moins de 50 personnes. Même nos plus anciens sous-marins de la catégorie Oberon ont été d'une utilisation efficace pour la surveillance et l'interdiction.

Le sénateur Smith: Comment se compare leur vitesse?

Vam Buck: L'important dans le cas d'un sous-marin est de le placer dans la bonne position pour que même avec les navires de surface, vous créez un mouvement de tenailles. Si vous avez un seul navire — un destroyer ou une frégate — qui pourchasse quelqu'un, au bout du compte il faut pouvoir le coincer. Habituellement, il est préférable d'avoir plus d'une plate-forme de sorte que vous pouvez mener votre opération à bien sans avoir à percuter l'autre. Ce n'est pas une façon très efficace de procéder.

Another key point about submarines is that they were effectively used during the Turbot War a few years ago in terms of their surveillance capability and folks not knowing where they were. I am thinking more of a military threat than a commercial one.

Senator Smith: When you talk about a military threat, I am not too worried about a military invasion, but to the extent that there might be terrorist-related activities, we have to be sensitive to that.

VAdm. Buck: Clearly, we have a role to play in this. First, in designing the best system, the mandates need to be clear on who does what to whom. I believe that getting the surveillance piece right is critical. That is a cost-effective way of doing things. Once you know how much surveillance you are prepared to pay for or put in place, then you would look at how you would optimize existing fleets or modify them. To go at it from the fleet perspective first could be expensive.

For example, suppose you had no surveillance, or very limited surveillance. If you wanted to ensure that you had significant coverage of nobody touching your shores, you might be required to create a Maginot Line of ships up and down the Pacific and Atlantic coasts. Obviously, that would require a significant number of vessels, and arguably, not be terribly cost effective.

The more surveillance, and the clearer mandate you have, the better you would be able to optimize existing or new fleets.

Capt. Avis: We often compare our efforts with similar activities that are going on in the United States. The U.S. Coast Guard is dealing with the same problems. We think of them as having enormous resources and, compared to us, they do. However, they still are confronted with the same problem. They cannot make a Maginot Line. They cannot have ships out 24/7 all the time. They are confronted with actually putting together the surveillance piece and the domain awareness piece first, and then using their physical assets in a way that interdiction is best done.

Senator Smith: Can we talk about the Great Lakes as opposed to the coastal areas, which probably are the greater challenge these days?

Out of curiosity, I have this house in the country at Cobourg, right on the water, about 25 miles from Trenton. Every now and then, you will see a plane come along low, close to the shore. Whenever you hear that somebody has fallen off a boat or something like that, and there is a search for the body, that will happen. Is that what they are doing? Do they reduce surveillance if they hear about a "suspicious" ship maybe coming over from Rochester with illegal goods? Can you enlighten me on what they are doing?

Un autre élément important à propos des sous-marins c'est qu'ils ont été utilisés avec efficacité durant la guerre du turbot il y a quelques années, car ils ont pu exercer une capacité de surveillance sans que les gens sachent où ils étaient. Je songe plutôt à une menace militaire qu'à une menace commerciale.

Le sénateur Smith: Lorsque vous parlez de menace militaire, la perspective d'une invasion militaire ne m'effraie pas tellement, mais je crois que nous devons être sensibles au risque d'activités terroristes.

Vam Buck: De toute évidence, nous avons un rôle à jouer à cet égard. Tout d'abord, en concevant le meilleur système, il faut que les mandats soient clairs et que l'on sache précisément qui fait quoi. Je crois qu'il est indispensable de définir clairement tous les paramètres de la surveillance. C'est la façon rentable de procéder. Une fois que vous savez l'étendue de la surveillance pour laquelle vous êtes prêt à payer ou que vous êtes prêt à mettre sur pied, alors il faut examiner comment tirer le meilleur parti des flottes existantes ou comment les modifier. Il pourrait être coûteux de s'occuper d'abord de la flotte.

Par exemple, supposons que vous n'ayez aucune surveillance, ou une surveillance très restreinte. Si vous voulez vous assurer d'être suffisamment protégé contre toute intrusion sur vos côtes, vous voudriez peut-être créer une ligne *Maginot* de navires tout le long des côtes du Pacifique et de l'Atlantique. De toute évidence, cela nécessiterait de très nombreux navires et ce ne serait pas vraiment rentable.

Une surveillance accrue et un mandat clair vous permettraient de tirer un meilleur parti des flottes existantes ou des nouvelles flottes.

Capt Avis: Nous comparons souvent nos efforts aux activités similaires en cours aux États-Unis. La Garde côtière américaine est aux prises avec les mêmes problèmes. Nous pensons qu'elle dispose d'énormes ressources, et comparativement à nous, c'est le cas. Cependant, elle affronte le même problème. Ils ne peuvent pas établir de lignes Maginot. Ils ne peuvent pas avoir des navires qui patrouillent 24 heures par jour sept jours par semaine. Ils doivent d'abord s'occuper des aspects qui se rattachent à la surveillance et à «la connaissance du domaine», puis utiliser leurs ressources matérielles pour assurer l'efficacité de l'interdiction.

Le sénateur Smith: Pouvons-nous parler des Grands Lacs plutôt que des zones côtières, qui représentent probablement ces jours-ci le plus grand défi?

Par curiosité, j'ai une maison de campagne à Cobourg, en bordure de l'eau, à environ 25 milles de Trenton. Il arrive qu'un avion vole bas, près du rivage. C'est ce qui se passe chaque fois que l'on apprend que quelqu'un est tombé d'un bateau et qu'on cherche le corps. Est-ce ce que font ces avions? Réduisent-ils leur surveillance s'ils entendent parler d'un bateau «suspect» qui arrive peut-être de Rochester avec à son bord des marchandises illégales? Pouvez-vous m'expliquer ce qu'ils font?

VAdm. Buck: I can attempt to, but I cannot be specific because this is not a naval mandate. The navy has no mandate in internal waters. There are Coast Guard assets, including aircraft, up and down the seaway system and the Great Lakes.

Senator Smith: These appear to be military.

VAdm. Buck: They could be flying out of Trenton; but any surveillance that is done out of Trenton is done primarily in a search-and-rescue mode. It is not done for other mandates.

Senator Smith: It is not security related.

Senator Day: This is for clarification. The Maritime Information and Management and Data Exchange program has the potential to enhance the exchange of marine security information and improve collaboration between agencies. That would seem to me to be a positive and worthwhile goal — exchanging information and coordination of the various departments that we have been talking about here all morning.

I understand that this interdepartmental group has already made a recommendation. Assuming that we are going ahead with it, would it be coordinated by the navy and would that work in conjunction with, or enhance the activities of, Esquimalt and Halifax?

Capt. Avis: This data exchange system is in its project form right now. What exists is a system called CANMARNET, which is a much less able system. However it was the foundation idea of how departments would collaborate in the maritime community.

From that, when we were putting together the Memoranda to Cabinet in the interdepartmental group, we saw that one of the main needs was collaboration. As you have pointed out, it would seem that an improvement on the way we do things in CANMARNET would be the way to go.

The interdepartmental group commissioned a study by an independent contractor to see how we might do this while respecting privacy laws and Charter aspects. They examined how we might better share information and all participate in a network for maritime concerns so that we could put together the domain awareness that the admiral has mentioned a number of times.

Right now, the study has been completed and will be presented to the interdepartmental group next month. When they make their finding on whether they go ahead, they will use funds that are set aside in a collaboration fund. Transport Canada is the purveyor of that. However, DND would remain the focal point for putting the system into place.

VAdm. Buck: It would enhance what is already there.

Senator Day: Would this entail creating a separate, coordinating physical place, or would we use the centres at Esquimalt and Halifax?

Vam Buck: Je peux essayer, mais je ne peux pas être précis parce qu'il ne s'agit pas d'un mandat naval. La marine n'a pas de mandat dans les eaux intérieures. Il y a des navires de la Garde côtière et des avions qui patrouillent la Voie maritime et les Grands Lacs.

Le sénateur Smith: Il semble s'agir d'avions militaires.

Vam Buck: Il peut s'agir d'avions en provenance de Trenton; mais toute surveillance effectuée par des avions de Trenton est faite principalement dans le cadre de la recherche et du sauvetage. Elle n'est pas faite à d'autres fins.

Le sénateur Smith: Elle n'est pas liée à la sécurité.

Le sénateur Day: J'aimerais avoir un éclaircissement. Le programme d'échange des données, de gestion et d'information maritime a la possibilité d'améliorer l'échange de renseignements sur la sécurité maritime et la collaboration entre les organismes. Cela me semble un objectif positif et valable — échanger de l'information et coordonner le travail des divers ministères dont nous avons parlé ce matin.

Je crois comprendre que ce groupe interministériel a déjà formulé une recommandation. En partant du principe que nous allons y donner suite, la coordination sera-t-elle assurée par la marine et cela se fera-t-il en conjonction avec Esquimalt et Halifax, ou renforcera-t-elle leurs activités?

Capt Avis: Ce système d'échange de données est pour l'instant à l'étape de projet. Il existe à l'heure actuelle un réseau maritime canadien appelé CANMARNET qui est un système beaucoup moins performant. C'est toutefois l'idée de base qui a indiqué au ministère la façon dont il collaborerait dans le secteur maritime.

À partir de là, lorsque nous avons préparé le mémoire au cabinet au sein du groupe interministériel, nous avons constaté que la collaboration était l'un des principaux aspects qui s'imposait. Comme vous l'avez signalé, la voie à suivre serait d'améliorer la façon dont nous procédons dans le cadre du CANMARNET.

Le groupe interministériel a commandé une étude auprès d'une entreprise indépendante afin de déterminer comment le faire tout en respectant les lois sur la protection de la vie privée et les dispositions de la Charte. Ces gens-là ont examiné comment nous pouvions mieux partager l'information et tous participer à un réseau d'intérêt maritime pour que nous puissions réaliser la «connaissance du domaine» dont l'amiral a parlé à plusieurs reprises.

L'étude vient d'être terminée et sera présentée au groupe interministériel le mois prochain. Lorsqu'il décidera donner suite à ce projet, le groupe utilisera les fonds qui ont été prévus à cet effet dans un fonds de collaboration. Transports Canada en est le fournisseur. Cependant, le MDN demeurerait le principal responsable de l'établissement du système.

Vam Buck: Cela améliorerait ce qui existe déjà.

Le sénateur Day: Cela suppose-t-il la création d'un établissement physique distinct de coordination, ou est-ce que nous utiliserons les centres qui se trouvent à Esquimalt et Halifax?

Capt. Avis: We would use the centres in Esquimalt and Halifax.

VAdm. Buck: This is data exchange. From our perspective, the analysis is done in Halifax and Esquimalt, although each other government department, depending on the source of the data, also has some analytical capability.

The Chairman: I have two short points to clear up. You mentioned the six high frequency surface radar sites, the two we have and the four that are coming. Could you describe to the committee what their capability is? Where do you plan to deploy them? When will they be operational? Where will the information from them be sent, and with whom will you share the information?

VAdm. Buck: This is a relatively major capital expenditure. I will not mention figures and things like that because at some point there will be a competitive, contractual part of this. As I have indicated earlier, it will give us the capability of looking outwards 200 kilometres, or 120 miles, from where we place them.

The information that will flow is largely surface radar information as opposed to air. There is a limited air capability, but not a huge one. That information will flow into our operational systems and will be shared with all our operational partners.

In addition to the radar information, we have a number of other research and development activities that allow us to make better predictions on where, based on tracks, a vessel is going. There will be a number of information technology tools, and it will be added to that. It will be directly linked with our other operational information reporting systems. For example, AIS, when it comes into being, would do a comparative feed if it were enclosed. If we had other reporting through military nets on white shipping — which is commercial shipping — it would all be comparative. It will be a very significant enhancement to our current capability.

Where will we place them? At the current stage, which would see us having four or five incremental stations, we would largely be focused on the choke points. In simplistic terms, the additional ones on the East Coast will be covering the gulf area and the approaches to the gulf, and on the West coast the approaches to the Straits of Juan de Fuca, potentially up the Queen Charlottes and those kinds of areas.

There are plans as options that could grow the number of sites that would evermore give you ultimately full coverage in the Pacific and the Atlantic, but we are currently funded to focus on the choke points, which are the key travel areas.

The Chairman: Do other countries have high frequency surface radar?

VAdm. Buck: Australia is currently looking at establishing this capability. There is significant interest in the Canadian product from the U.S. and a number of Caribbean nations.

Capt Avis: Nous utiliserons les centres qui se trouvent à Esquimalt et Halifax.

Vam Buck: Il s'agit d'échanges de données. En ce qui nous concerne, l'analyse est faite à Halifax et Esquimalt, bien que les autres ministères, selon la source des données, ont aussi une certaine capacité analytique.

Le président: J'aimerais avoir de brefs éclaircissements. Vous avez parlé de six sites de radars de haute fréquence à ondes de surface, les deux que nous avons et les quatre qui sont à venir. Pourriez-vous décrire au comité en quoi consiste leur capacité? Où prévoyez-vous les déployer? Quand seront-ils opérationnels? Où l'information qu'ils captent sera-t-elle envoyée et avec qui partageriez-vous cette information?

Vam Buck: Il s'agit d'une dépense d'immobilisations assez importante. Je ne donnerai pas de chiffres pour l'instant parce qu'à un certain moment cela fera partie d'un appel d'offres. Comme je l'ai dit plus tôt, cela nous donnera la capacité d'exercer une surveillance dans un rayon de 200 kilomètres ou 120 milles, depuis l'endroit où nous les installerons.

L'information qui en découlera sera en grande partie de l'information provenant de radars à ondes de surface plutôt que de radars aéroportés. Il y aura une capacité aéroportée limitée, mais elle ne sera pas énorme. Cette information sera transmise à nos systèmes opérationnels et sera partagée avec nos partenaires opérationnels.

En plus de l'information radar, nous aurons un certain nombre d'autres activités de R-D qui nous permettront de mieux prédire la destination d'un navire. Il y a aura un certain nombre d'outils de technologies d'information qui s'y ajouteront. Il sera directement lié à nos autres systèmes d'information opérationnelle. Par exemple, lorsque le Système d'information automatisé sera mis sur pied, il procédera à une application comparative. Si nous avons d'autres rapports grâce à des réseaux militaires sur la navigation commerciale, ou «blanche», toutes ces données seraient comparatives. Cela améliorera nettement notre capacité actuelle.

Où seront-ils installés? Au stade actuel, où nous aurions quatre ou cinq postes supplémentaires, nous mettrions principalement l'accent sur les points de passage obligés. En termes simples, les postes supplémentaires sur la côte Est couvriront la région du golfe et ses abords, et sur la côte Ouest, les abords du détroit de Juan de Fuca, peut-être même jusqu'au détroit de la Reine-Charlotte et ce genre d'endroits.

Il existe des options qui pourraient augmenter le nombre de sites qui finiraient par assurer une pleine surveillance dans l'Atlantique et le Pacifique, mais pour l'instant les fonds que nous avons reçus nous servent à nous concentrer sur les points de passage obligés, qui sont les principales zones de déplacement.

Le président: D'autres pays ont-ils des radars haute fréquence à ondes de surface?

Vam Buck: L'Australie envisage de se doter de cette capacité. Les États-Unis et un certain nombre de pays des Antilles s'intéressent beaucoup au produit canadien.

The Chairman: Under the current arrangements, would we be sharing this information with the U.S.?

VAdm. Buck: Absolutely.

Senator Forrestall: Does this augment or supplement satellite surveillance?

VAdm. Buck: Yes. The difference between a fixed shore-based system and a satellite is that a satellite is a relatively narrow look at something, whereas this would actually give us what is called a "wide volume," allowing us to look at a big space of ocean, which is what we need to do. Therefore, it would complement the satellite surveillance.

The Chairman: The planning group in Colorado Springs formed in January is limited in numbers at the present time. Can you tell us how many people you have there now?

VAdm. Buck: Captain Avis has said approximately eight, but it will grow to in the 30 range.

The Chairman: It is our understanding there are no U.S. personnel permanently or totally dedicated to this group. Does the fact that the Americans only have part-time people as part of it affect the group?

VAdm. Buck: As I indicated earlier, I believe the key is ensuring that the U.S. people have as wide an entree into the various other organizations that we need to reach out and touch with that planning group. Therefore, in that context the double-hatting does not concern me. It is my understanding that a number of those double-hat residents will be co-resident in the Colorado Springs area with the team. I suspect that some will be geographically placed elsewhere. However, for the planning group to be effective in a U.S. context, it has to be able to reach out and touch realistically a number of U.S. authorities.

The Chairman: I would not be putting words in your mouth if I said you were prefer that they were double-hatted?

VAdm. Buck: There would always need to be a significant degree of double-hatting, yes.

The Chairman: Admiral, thank you very much, and Captain, we appreciate your assistance to the committee today. What you have had to tell us has been very useful, and we are grateful to you for coming before us. We hope to see you again before too long, perhaps in Halifax.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Monday, April 7, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:05 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

Le président: Selon les arrangements actuels, échangerions-nous cette information avec les États-Unis?

Vam Buck: Absolument.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela augmente ou complète la surveillance par satellite?

Vam Buck: Oui. La différence entre un système côtier fixe et un satellite, c'est qu'un satellite fournit une vue relativement étroite de l'océan par exemple, tandis que ce radar nous permettrait d'examiner une vaste étendue d'océan, ce dont nous avons besoin. Par conséquent, il compléterait la surveillance par satellite.

Le président: Le groupe de planification de Colorado Springs constitué en janvier compte un nombre limité de membres à l'heure actuelle. Pouvez-vous nous indiquer combien vous avez de personnes là-bas maintenant?

Vam Buck: Le capitaine de vaisseau Avis a dit qu'ils étaient environ huit, mais ce nombre passera à 30.

Le président: Nous croyons comprendre qu'il n'y a pas de personnel américain qui fait partie de ce groupe de façon permanente. Le fait que les Américains n'aient que des membres à temps partiel au sein de ce groupe influe-t-il sur le groupe?

Vam Buck: Comme je l'ai indiqué plus tôt, je crois que l'important est de s'assurer que les Américains ont le plus grand accès possible aux diverses autres organisations que nous voulons atteindre grâce à ce groupe de planification. Par conséquent, dans ce contexte, le cumul de fonctions ne me préoccupe pas. Je crois comprendre qu'un certain nombre de ceux qui cumulent plusieurs fonctions séjourneront à Colorado Springs avec l'équipe. Je soupçonne que certains seront installés ailleurs. Cependant, pour que le groupe de planification soit efficace dans un contexte américain, il doit pouvoir communiquer de façon réaliste avec un certain nombre d'instances américaines.

Le président: Je ne vous ferai donc pas dire ce que vous n'avez pas dit si je dis que vous préféreriez qu'il y ait cumul de fonctions?

Vam Buck: Il sera toujours nécessaire qu'il y ait un certain cumul de fonctions, effectivement.

Le président: Amiral et capitaine, nous tenons à vous remercier et nous vous sommes reconnaissants de l'aide que vous avez apportée au comité aujourd'hui. Ce que vous nous avez dit a été très utile et nous vous remercions d'avoir comparu devant nous. Nous espérons vous revoir bientôt, peut-être à Halifax.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense s'est réuni aujourd'hui à 14 h 05 afin d'examiner la nécessité d'une politique de sécurité nationale pour le Canada et de faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) est au fauteuil.

[English]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee will hear testimony on coastal defence and security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario, and I chair the committee.

On my immediate right is a distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. He has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

On my far left is Senator Joseph Day. A successful lawyer and businessman, Senator Day was appointed to the Senate in 2001. He is the deputy chair of both our Subcommittee on Veterans Affairs and the Standing Senate Committee on National Finance. He also sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. He has currently been elected as director of the Canadian Branch of the NATO Parliamentary Assembly.

Senator Tommy Banks, from Alberta, is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the Senate in 2000. Senator Banks is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is currently studying nuclear safety and control.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of reports, beginning with "Canadian security and military preparedness." This study, which was tabled in February 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

Then the Senate asked the committee to examine the need for a national security policy. Thus far, we have released three reports on various aspects of national security: "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was published in September 2002; "For an Extra \$130 Bucks....Update on Canada's Military Financial Crisis: A View from the Bottom Up," which was published in November 2002; and most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports," which was published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to North American security and defence. As part of this work, the committee has been holding hearings on the federal government's support for men and women across the country who respond first to an emergency or disaster.

[Traduction]

Le président: J'ai le plaisir de vous accueillir devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, le comité entendra des témoignages relativement à la défense et à la sécurité côtières.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario, et je préside le comité.

À ma droite immédiate se trouve un distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Michael Forrestall. Il sert les résidents de Dartmouth depuis 37 ans: il les a d'abord représentés en tant que député à la Chambre des communes, puis en tant que sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé de près aux questions relatives à la défense et a été membre de divers comités parlementaires chargés d'examiner des questions relatives à la défense, notamment le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada qui s'est penché sur l'avenir des Forces canadiennes en 1993.

À ma gauche se trouve le sénateur Joseph Day. Avocat et homme d'affaires accompli, il a été nommé sénateur en 2001. Il est vice-président du Sous-comité des affaires des anciens combattants et du Comité sénatorial permanent des finances nationales. De plus, il est membre du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Il a en outre été élu directeur du chapitre canadien de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, est connu des Canadiens comme étant un de nos musiciens et artistes les plus talentueux et les plus polyvalents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui se penche actuellement sur la sécurité et le contrôle nucléaires.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant pour mandat d'examiner des questions de sécurité et de défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons produit quelques rapports, à commencer par «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense.» Publié en février 2002, ce rapport examine les principaux enjeux de défense et de sécurité pour le Canada.

Puis, le Sénat a demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique de sécurité nationale. Jusqu'à maintenant, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale: «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne» a été publié en septembre 2002; «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes. Une vue de bas en haut» a été publié en novembre 2002 et «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» a été publié plus récemment, soit en janvier 2003.

Le comité poursuit son évaluation à long terme de la capacité du Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Dans le cadre de ses travaux, il a tenu des audiences au sujet du soutien que procure le gouvernement fédéral aux hommes et aux femmes des quatre coins du pays qui

However, the committee has decided to give priority to an ongoing evaluation of Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. These hearings update an earlier committee report, "Defence of North America," published in September 2002, which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

This morning, we heard from officials from the Transport Canada and from National Defence. This afternoon, our first witnesses will be Superintendent Ken Hansen, the Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police. Superintendent Hansen is accompanied by Corporal Denis Caron, a reviewer/analyst with the RCMP drug section. We will also be hearing from Mr. Charles Gadula, the Director General of Marine Programs, Department of Fisheries and Ocean, who is accompanied by Mr. Tim Meisner, the Director of Policy and Legislation for Marine Programs.

Welcome to the committee. Could you please qualify yourselves for the committee, and then we look forward to hearing from you.

Mr. Ken Hansen, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police: I am responsible for a wide variety of national programs, including, as of September 2001, the RCMP's marine security program. I am also the director of the national ports project. I have been the RCMP representative on the Interdepartmental Marine Security Working Group since its inception.

Mr. Denis Caron, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch, Royal Canadian Mounted Police: I am with the support arrangements unit within the organized crime group at headquarters in Ottawa. My role is to coordinate all military assistance to drug and other criminal operations. I am also responsible for the national coastal watch program.

Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans Canada: I am currently the Director General, Marine Program, Canadian Coast Guard. I am responsible for all Canadian Coast Guard marine programs. Until February of this year, I was the Director General, Coast Guard fleet, responsible for all vessel operations.

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate, Department of Fisheries and Oceans Canada: I am the director of policy and legislation for the Coast Guard's marine programs. In that capacity, I am responsible for the marine security file. I also sit on the Interdepartmental Marine Security Working Group.

The Chairman: We understand there are two opening statements. Who would like to proceed first?

interviennent les premiers en cas d'urgence ou de désastre. Le comité a toutefois décidé de se pencher prioritairement sur une évaluation continue de la capacité du Canada de défendre ses eaux territoriales et de contribuer à la surveillance policière des côtes continentales. Ces audiences constituent une mise à jour du rapport «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne» publié par le comité en 2002, qui constatait que les efforts de défense côtière du Canada étaient dans une large mesure ponctuels et partiels.

Ce matin, nous avons entendu des témoins du ministère des Transports et du ministère de la Défense nationale. Cet après-midi, nos premiers témoins seront Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada; le caporal Denis Caron, réviseur-analyste, Section antidrogue, GRC, qui accompagne le directeur Hansen. Nous entendrons également M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, ministère des Pêches et des Océans, qui est accompagné par M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes.

Bienvenue au comité. Nous vous prions d'abord de décliner votre identité et vos compétences pour le comité. Nous vous entendrons ensuite.

M. Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada: Je suis responsable de plusieurs programmes nationaux, dont, depuis septembre 2001, le programme de sécurité maritime de la GRC. Je dirige aussi le projet des ports nationaux. Je représente aussi la GRC au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, depuis sa création.

M. Denis Caron, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé, Gendarmerie royale du Canada: Je fais partie du Groupe des services d'appoint de la Sous-direction du crime organisé de la Direction générale de la GRC, à Ottawa. Mon rôle consiste à coordonner l'aide militaire à la police criminelle, notamment pour les opérations antidrogues. Je suis aussi responsable du Programme national de surveillance côtière.

M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans: Je suis le directeur général des Services maritimes de la Garde côtière canadienne. Je suis chargé de tous les programmes maritimes de la Garde côtière canadienne. Jusqu'en février, cette année, en tant que directeur général de la flotte de la Garde côtière, j'étais chargé de toutes les opérations maritimes.

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes, ministère des Pêches et des Océans: Je dirige la section Politiques et législation des programmes maritimes de la Garde côtière. À ce titre, je suis chargé du dossier de la sûreté maritime. Je fais également partie du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Le président: Il y a deux déclarations liminaires. Qui désire parler le premier?

Mr. Hansen: I will spend a few minutes summarizing the RCMP's responsibilities concerning marine security. Our mandate includes enforcement of federal statutes in such areas such as customs other than at ports of entry, illegal immigration, drugs, counterfeit goods and national security.

Applicable acts include the Customs Act, between ports of entry, the Criminal Code, where the RCMP is the police force of jurisdiction, the Controlled Substances Act, the Copyright Act, the Security Offences Act, and so on. This includes conducting armed shipboarding for reasons under the RCMP mandate.

The ports police disbanded in 1997. Until 2002, the RCMP had no on-site presence at major ports. The RCMP was not the police force of jurisdiction at the major ports in Canada. The police force of jurisdiction is responsible for the Criminal Code as well as provincial statute investigations.

Transport Canada and Port Authorities are responsible for physical security and security clearances of employees at ports. The RCMP and CSIS will conduct criminal records checks on behalf of Transport Canada.

Of course, the Canada Customs and Revenue Agency is the front-line department for interdicting contraband and security threats at ports of entry. CCRA will target and examine high-risk vessels and advise the Solicitor General of any vessels that pose a threat to national security.

Although there are many who would consider the national security risk for ports to be low, organized crime has a significant presence in all ports. Both terrorists and organized criminals use similar methods.

There is a three-tiered approach for marine security. This approach includes control programs overseas, including interdiction, to prevent a recurrence of incidents such as occurred in British Columbia about three years ago involving four ships with illegal migrants; intercepting, boarding and inspecting a ship, its cargo and crew as it enters Canada's contiguous zone; and investigating and prosecuting those engaged in security or criminal offences that fall under the RCMP mandate.

With regard to our jurisdiction legally, the UN Convention on the Law of the Sea provides general principles and reflects customary international law. Although Canada is not yet a signatory to this convention, our best legal advice is that these are general principles that would generally reflect customary international law in terms of taking enforcement action.

M. Hansen: Je prendrai quelques minutes pour énoncer brièvement les responsabilités de la GRC en matière de sûreté maritime. Notre mandat comprend l'exécution des lois fédérales dans des domaines tels que les douanes sauf pour les points d'entrée, l'immigration illégale, les drogues, les produits contrefaits et la sécurité nationale.

Les lois applicables sont notamment la Loi sur les douanes, entre les points d'entrée, le Code criminel, là où la GRC est la police compétente, la Loi sur les substances contrôlées, la Loi sur le droit d'auteur, la Loi sur les infractions en matière de sécurité, et cetera. S'ajoutent à cela les responsabilités en matière d'arraisonnement armé pour des motifs s'inscrivant dans le cadre du mandat de la GRC.

La police maritime a été abolie en 1997. Jusqu'en 2002, la GRC n'assurait pas de présence dans les principaux ports. Les activités policières dans les principaux ports du Canada ne relevaient pas de son domaine de compétence. C'est au service de police compétent qu'incombe l'application du Code criminel et des lois provinciales.

Transports Canada et les autorités portuaires assument les responsabilités concernant la sécurité physique et les autorisations de sécurité des employés des ports. La GRC et le SCRS effectuent les vérifications du casier judiciaire au nom de Transports Canada.

Bien sûr, l'Agence des douanes et du revenu du Canada est le ministère de première ligne pour ce qui est d'empêcher l'entrée illégale de marchandises et de personnes qui posent des menaces à la sécurité. ADRC vise et examine les bateaux à risque élevé et signale au solliciteur général la présence de tout bateau posant une menace à la sécurité nationale.

Bien des gens estiment que la sécurité nationale est peu menacée dans les ports, mais le crime organisé est très présent dans tous les ports. Les terroristes et les criminels organisés recourent à des méthodes semblables.

La sûreté maritime fait l'objet d'une approche à trois volets. Il s'agit de programmes de contrôle outre-mer, comprenant notamment l'interception, programmes visant à prévenir et à empêcher des incidents tels que celui survenu en Colombie-Britannique il y a environ trois ans, où quatre bateaux avaient à leur bord des migrants illégaux; de l'interception, de l'arraisonnement et de l'inspection d'un bateau, de sa cargaison et de son équipage lors de l'entrée de ce bateau dans la zone contiguë du territoire canadien; de l'enquête sur des personnes impliquées dans des infractions à la sécurité ou dans des infractions criminelles et de leur poursuite dans le cadre du mandat de la GRC.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fournit les principes généraux et reflète le droit international coutumier qui guide nos compétences. Bien que le Canada n'ait pas encore signé cette convention, celle-ci énonce des principes généraux qui reflètent habituellement le droit international coutumier en matière d'application des lois, d'après les meilleurs avis juridiques.

Zones include the territorial sea, which goes out to 12 miles, and to which all Canadian laws apply, the contiguous zone, which is 12 to 24 miles, in which Canada can prevent infringement of customs, fiscal, immigration or sanitary laws, as well as the 200-mile exclusive economic zone, EEZ, in which Canada can generally only intercept and board vessels with permission of the flag state, or if there is a national security concern, or if the police are in fresh pursuit.

There are several MOUs in place: with DND concerning armed shipboarding, with CSE concerning illegal migrants, and with the Coast Guard concerning use of their vessels as platforms. A draft national policy framework for shipboarding at sea for reasons of national security is currently under review at the Solicitor General.

The events of September 11 forced all government departments to review security, including marine security. Recognizing that there is a significant organized crime presence in the ports, in 2002 the RCMP began the national ports project to implement intelligence-led integrated teams at the ports of Vancouver, Montreal and Halifax, funded partially through temporary secondments and program integrity funds. This involved the creation of local management teams at the three major ports, involving key players such as CCRA and the police force of jurisdiction. Their mandate includes national security, organized crime and other criminality. The teams are currently in place. Each team also has an intelligence component to it. Additional intelligence is also supplied from our Integrated Border Enforcement Teams, IBETs, our Integrated National Security Enforcement Teams, INSETs, in Vancouver, Toronto, Montreal and Ottawa, and other government departments such as CSIS.

Our criminal intelligence directorate has also begun a strategic intelligence report on the ports, and this is available on our national crime database.

The RCMP headquarters has also restructured to reflect our concern about border integrity. Customs and excise, our immigration passport branch, the IBETs, and federal enforcement, which is my branch, are all now under the umbrella of border integrity. The purpose of this was to help break down some of the stovepipes within the RCMP and to ensure there was a sharing of information.

The RCMP also joined the Interdepartmental Marine Security Working Group, led by Transport Canada, at its inception. The mandate of this group is to identify gaps in marine security and to recommend ways of addressing these gaps.

Les zones comprennent les eaux territoriales s'étendant à 12 milles marins des côtes, bande où toutes les lois canadiennes s'appliquent, la zone contiguë, bande située entre 12 et 24 milles marins des côtes, dans laquelle le Canada peut empêcher la transgression des lois en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration ou à des fins sanitaires, ainsi que la zone économique exclusive, ZEE, qui s'étend à 200 milles des lignes de base, où le Canada peut intercepter et arraisonner des bateaux sous réserve de la permission de l'État du pavillon, d'une inquiétude du point de vue de la sécurité ou d'une poursuite policière immédiate.

Il existe plusieurs protocoles d'entente (MOU): avec le ministère de la Défense nationale pour ce qui est de l'arraisonnement armé, avec le Centre de la sécurité des télécommunications (CST) pour ce qui est des migrants illégaux et avec la Garde côtière pour l'utilisation de ses bateaux comme plates-formes. Le Bureau du solliciteur général examine actuellement un projet de politique cadre nationale en matière d'arraisonnement en mer au nom de la sécurité nationale.

Les événements du 11 septembre ont obligé tous les ministères gouvernementaux à examiner leurs mesures de sécurité, y compris en matière de sûreté maritime. Reconnaisant la présence importante du crime organisé dans les ports, la GRC a lancé, en 2002, le projet de services de police intégrés et axés sur le renseignement dans les ports nationaux de Vancouver, de Montréal et de Halifax, projet financé en partie par le truchement de détachements temporaires et de fonds pour l'intégrité des programmes. Ce projet comporte la création d'équipes de gestion locales dans les trois principaux ports, qui font intervenir des joueurs clés tels qu'ADRC et le service policier compétent. Le mandat de ces équipes concerne notamment la sécurité nationale, le crime organisé et diverses questions de criminalité. Ces équipes, dont le mandat comporte aussi un aspect renseignement, sont déjà en place. Par ailleurs, nos équipes intégrées de la police des frontières (EIPF), nos équipes intégrées de la sécurité nationale (EISN) à Vancouver, à Toronto, à Montréal et à Ottawa, ainsi que d'autres ministères tels que le SCRS contribuent aussi au volet renseignement.

Notre direction de la police criminelle a aussi commencé la rédaction d'un rapport sur le renseignement stratégique dans les ports, disponible dans notre base de données nationale sur le crime.

La Direction générale de la GRC a aussi été restructurée de manière à refléter notre préoccupation quant à l'intégrité des frontières. La Sous-direction des douanes et de l'assise, la Sous-direction des questions d'immigration et de passeport, les EIPF, la Sous-direction de l'exécution des lois fédérales, où je travaille, sont regroupées sous le parapluie de l'intégrité des frontières. Cette restructuration visait à décloisonner certains secteurs de la GRC et d'assurer un partage d'information.

La GRC s'est aussi jointe au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dirigé par le ministère des Transports, lorsque ce groupe a été créé. Le mandat de ce groupe est de cerner les lacunes au plan de la sûreté maritime et de recommander des pistes de solutions.

The RCMP received \$750,000 from the marine security working group contingency fund in 2001-02. We used these funds to purchase additional equipment and to increase our capability to conduct armed shipboardings.

As I am sure the committee has heard, the working group resulted in a memorandum to cabinet. Cabinet approved it in 2002, a total of \$172.5 million over five years being dedicated to marine security. The RCMP will receive \$11.5 million of this, over five years, for three full-time equivalents, FTEs, to conduct criminal records checks, which I believe to be adequate, more training on armed shipboarding, which is also adequate; as well, there will be eight FTEs investigators for the national ports project, which we do not feel are sufficient.

Each major port is also currently preparing a business case for additional resources. These resources may have to be reallocated from other programs.

The RCMP has five commissioner-class vessels that are approximately 17 to 19 metres in length and have open-water capability. Basically, these vessels are floating detachments. As well, the RCMP has over 300 smaller vessels over 9.2 metres in length. Four of these larger vessels are on the West Coast and one is based in Newfoundland. A sixth vessel has also been ordered for the Atlantic region, and it is expected to be built within the next year.

In British Columbia, which is E division, there is a marine detachment based out of Nanaimo, which has a satellite detachment in Prince Rupert.

Any terrorist incident would result in the immediate activation of our national operations centre, as well as our divisional emergency operations centres. For example, within 30 minutes of the attacks of September 11, this operations centre was fully activated. Within 24 to 48 hours, the RCMP had redeployed 2,000 police officers to security duties.

The challenges we continue to face include the following: a lack of capability to conduct armed shipboarding in the St. Lawrence Seaway, although the new funds will give us the capability on either coast; gaps in smaller ports in terms of resources, particularly where we are not the police force of jurisdiction; and obtaining sufficient resources for investigators and crew for the new landing patrol vessel. Our final gap is improving communication and sharing of intelligence in marine security.

The Chairman: Thank you. We will now proceed with the representative of the Coast Guard.

Mr. Gadula: Mr. Chairman, briefly, I would like to cover the mandate of the Canadian Coast Guard, its legislative responsibilities, who we are, what the Coast Guard does and does not do and our role in security.

La GRC a obtenu 750 000 dollars du fonds pour éventualités du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime en 2001-2002. Ces crédits ont servi à l'acquisition de matériel additionnel et à l'accroissement de notre capacité d'effectuer des arraisonnements armés.

Le comité n'est assurément pas sans savoir que le groupe de travail a préparé un mémoire pour le Cabinet. Le Cabinet a donné suite à ce mémoire et approuvé, en 2002, des fonds de 172,5 millions de dollars sur cinq ans pour la sûreté maritime. La GRC recevra 11,5 millions de dollars de ce montant, sur cinq ans, pour trois équivalents temps plein, ETP, qui effectueront des vérifications du casier judiciaire, ce qui me semble adéquat, pour de la formation additionnelle sur l'arraisonnement armé, ce qui me semble adéquat aussi; il y aura aussi huit enquêteurs ETP dans le cadre du projet des ports nationaux, ce qui nous semble insuffisant.

Chaque grand port prépare actuellement une analyse de rentabilité en vue de ressources additionnelles. Il se pourrait que ces ressources proviennent de celles d'autres programmes.

La GRC a cinq bateaux de classe Commissaire longs de quelque 17 à 19 mètres pouvant naviguer en eau libre. Fondamentalement, ces bateaux sont des détachements flottants. La GRC a en outre plus de 300 embarcations plus petites mesurant moins de 9,2 mètres de long. Elle dispose d'une flotte de cinq patrouilleurs de plus de 9,2 mètres, soit quatre sur la côte Ouest et un à Terre-Neuve. Un sixième patrouilleur, commandé pour la région de l'Atlantique, devrait être construit au cours de l'année prochaine.

En Colombie-Britannique, Division E, il y a un détachement maritime à Nanaimo et un détachement satellite à Prince Rupert.

Tout incident terroriste entraînerait le déploiement immédiat de notre Centre national des opérations ainsi que de nos Centres divisionnaires des opérations d'urgence. Par exemple, dans les 30 minutes qui ont suivi les attaques du 11 septembre, le Centre national des opérations avait été complètement déployé. Dans les 24 à 48 heures qui ont suivi les attaques, la GRC avait affecté 2 000 de ses agents à des fonctions de sécurité.

Nous continuons de faire face à un certain nombre de défis: un manque de capacité pour l'arraisonnement armé de bateaux dans la Voie maritime du Saint-Laurent, bien que les nouveaux fonds augmentent nos capacités sur les deux côtes; un manque de ressources dans les petits ports, surtout là où nous ne sommes pas le service de police compétent; l'insuffisance de fonds pour des enquêteurs et pour l'équipage du nouveau patrouilleur. Enfin, nous n'avons pas la capacité voulue pour améliorer les communications et le partage des renseignements sur le front de la sûreté maritime.

Le président: Merci. Nous entendrons maintenant le représentant de la Garde côtière.

M. Gadula: Monsieur le président, je ferai le survol du mandat de la Garde côtière canadienne, de ses responsabilités législatives, de son rôle global, je préciserai par ailleurs ce qu'elle fait et ne fait pas, et de son rôle au plan de la sécurité.

Our mandate as an essential component of Canada's sovereignty is a national institution providing service in maritime safety, protection of the marine and freshwater environment, facilitating maritime commerce, support of marine scientific excellence, support of Canada's maritime priorities — basically, the red and white hulls and helicopters of the Canadian Coast Guard being a visible sign of Canadian sovereignty.

Our legislative mandate is covered in four principal acts. The Constitution Act provides federal power to legislate in relation to beacons, buoys, lighthouses on Sable Island and generally with respect to navigation in shipping. Under the Oceans Act, the Minister of Fisheries and Ocean is assigned powers, duties and functions for all Coast Guard services and stipulates that certain services are provided to support the safe, economical and efficient movement of ships. There is ministerial authority to perform icebreaking and ice management services and to provide ships, aircraft and other marine services in support of other government departments.

The Canada Shipping Act provides the legislative and regulatory framework for most Coast Guard services. Examples would include search and rescue, SAR, the receiver of wreck, lighthouses, buoys, beacons, Sable Island, vessel traffic services and pollution prevention and response. The Navigable Waters Protection Act provides the federal power to approve works or remove obstructions to navigation. It triggers the Canadian Environmental Assessment Act and ensures that obstructions to navigation are charted.

When we speak about what we do, during the last appearance of the Coast Guard before this committee, Mr. Meisner provided some details on the various Coast Guard programs. Briefly, I will hit on the key areas. They include search and rescue, boating safety, icebreaking and route assistance, communications and traffic services, aids to navigation, environmental protection and response, navigable waters protection, shipping channel safety, support to conservation and protection in science, and support to government programs and other government departments.

When we refer to ourselves as a national institution, we are talking about 4,500 employees and 5,000 auxiliary members in the Canadian Coast Guard Auxiliary. We have five regions and a national headquarters. There are more than 260 light stations, approximately 18,000 fixed and floating aids to navigation, 104 base fleet vessels, including three hovercraft — two on the East Coast and one on the West Coast. We have 27 helicopters and two fixed-wing aircraft.

En tant qu'élément essentiel de la souveraineté du Canada, la Garde côtière est une institution nationale fournissant des services en matière de sûreté maritime, de protection du milieu marin et de l'environnement d'eau douce, elle facilite le commerce maritime, appuie l'excellence dans les sciences de la mer et soutient les priorités maritimes du Canada. En fait, les coques rouges et blanches et les hélicoptères de la Garde côtière canadienne sont un signe visible de la souveraineté du Canada.

Notre mandat législatif relève principalement de quatre lois. La *Loi constitutionnelle* confère le pouvoir fédéral de légiférer relativement aux aides à la navigation telles que balises, bouées et phares, à l'accès à l'île de Sable et au transport maritime. La *Loi sur les océans* confère au ministre des Pêches et des Océans des pouvoirs, des obligations et des fonctions relativement à tous les services de la Garde côtière et stipule que certains services appuient le déplacement sécuritaire, économique et efficace des bateaux. La loi confère au ministre l'autorité en matière de services de déglacage et de gestion des glaces ainsi que de services maritimes faisant intervenir des bateaux, des aéronefs et d'autres embarcations à l'appui d'autres ministères gouvernementaux.

La Loi sur la marine marchande du Canada fournit le cadre législatif et réglementaire pour la plupart des services de la Garde côtière. Il s'agit par exemple du programme de recherche et sauvetage, SAR, du programme des receveurs d'épaves, des aides à la navigation telles que phares, bouées et balises, de l'accès à l'île de Sable, des services du trafic maritime et de la prévention de la pollution et d'intervention en cas de déversements. La Loi sur la protection des eaux navigables confère au gouvernement fédéral le pouvoir quant à l'approbation de tout ouvrage dans les eaux navigables et à l'enlèvement d'obstructions à la navigation. Elle fait intervenir l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale > et assure que les obstructions à la navigation sont cartographiées.

Lors de sa dernière comparution devant ce comité, M. Meisner a fourni des détails sur les divers programmes que gère la Garde côtière dans le cadre de son mandat. J'en résumerai les éléments clés. Il s'agit de la recherche et sauvetage, de la sécurité nautique, des services de déglacage et d'appui au passage des navires, des services de communications et de trafic maritimes, d'aides à la navigation, de la protection environnementale et d'intervention en cas d'urgence, de la protection des eaux navigables, de la sécurité des chenaux de navigation, de l'appui scientifique à la conservation et à la protection et de l'appui aux programmes gouvernementaux et aux agences du gouvernement.

La Garde côtière est une institution nationale qui emploie quelque 4 500 personnes, et la Garde côtière auxiliaire canadienne compte 5 000 membres. Elle dessert cinq régions et a une direction nationale. Il existe plus de 260 stations de phare, quelque 18 000 aides à la navigation fixes et flottantes, une flotte de base de 104 navires, dont trois aéroglisseurs, soit deux sur la côte Est et un sur la côte Ouest. Nous avons 27 hélicoptères et deux aéronefs à voilure fixe.

At this time, I should like to correct some information that was sent to the committee subsequent to our last hearing. That document indicated that we had 28 helicopters. In fact, we have 27. We lost a 212 in Newfoundland a year and a half ago. We have only four 212s rather than five.

Our presence is in all parts of the country. We have approximately 1,000 people on the Pacific Coast, 550 in Central and Arctic Canada, 780 in the Quebec region, 860 in Newfoundland and about 960 in the Maritime region. Headquarters is composed of some 340 people.

I will now turn to what the Coast Guard does not do. Our Coast Guard is not a paramilitary organization; Canadian Coast Guard personnel are not armed. Coast Guard personnel have neither peace officer powers nor enforcement authority, except with respect to the Navigable Waters Protection Act.

The Coast Guard has no authority to stop or board vessels caught in the performance of illegal acts at sea, except for the authority granted to pollution prevention officers by Transport Canada. The Coast Guard does not have a mandate for surveillance of the Canadian exclusive economic zone.

Our marine security role can be described as one of support. Canadian Coast Guard provides support to marine security. It is an organization that is well positioned to provide a cost-effective, value-added contribution to marine security. Canadian Coast Guard has the infrastructure, assets and personnel and a 24/7 capability to incorporate marine security applications into some of our existing programs.

We also have an operational readiness culture that can link search and rescue, oil spill response and navigation safety capabilities directly into marine security demands for surveillance and information.

The Coast Guard is an efficient collector and collator of maritime traffic information. Post-9/11, the Coast Guard increased its legal of support to other government departments and agencies to help enhance marine security.

Let me briefly speak to the four categories of marine security activities related to coastal defence used to classify initiatives within the Interdepartmental Marine Security Working Group. The four categories are as following: domain awareness, which goes to surveillance and awareness, responsiveness, which is the ability to intercept and apprehend, safeguarding, which is to deny access into Canada and to the marine transportation system, and collaboration, which is the coordination of activities and information sharing.

When we look at domain awareness, marine communications and traffic services centres are a key information source for the development of maritime intelligence by the entire security

J'aimerais corriger certains renseignements qui ont été envoyés au comité depuis notre dernière comparution. Le document indiquait que nous avions 28 hélicoptères. En fait, nous en avons 27. Nous avons perdu un Bell 212 à Terre-Neuve il y a un an et demi. Nous avons quatre et non pas cinq Bell 212.

Nous sommes présents aux quatre coins du Canada. Nous avons environ 1 000 employés sur la côte du Pacifique, 550 dans le Canada central et dans l'Arctique, 780 dans la province de Québec, 860 à Terre-Neuve et environ 960 dans les Maritimes. Notre bureau national compte quelque 340 employés.

Voici quelques précisions sur le rôle de la Garde côtière. Celle-ci n'est pas une organisation paramilitaire. Ses employés ne sont pas armés; ce ne sont pas des agents de la paix et ils ne sont pas autorisés à faire appliquer la loi, sauf pour ce qui est de la Loi sur la protection des eaux navigables.

La Garde côtière n'a pas le pouvoir d'immobiliser ou d'arraisonner les bateaux pris en flagrant délit d'activités illégales en mer, si ce n'est pour l'autorité que confère Transports Canada aux agents de prévention de la pollution. La Garde côtière n'a pas le mandat de surveiller la zone économique exclusive du Canada.

Notre rôle au plan de la sûreté maritime en est un de soutien. La Garde côtière fournit un soutien en matière de sûreté maritime. Elle est bien placée pour apporter à la sûreté maritime une contribution élargie et efficace en termes de coûts. La Garde côtière possède l'infrastructure, les ressources, le personnel et la capacité d'intégrer les applications de sécurité dans certains de ses programmes existants sur une base 24/7.

Nous avons aussi une philosophie au plan de la capacité opérationnelle, c'est-à-dire qu'il est possible de raccorder directement les missions de recherche et sauvetage, les interventions lors de déversements d'hydrocarbures et les capacités au plan de la sécurité de la navigation aux demandes de surveillance et de renseignements relativement à la sûreté maritime.

La Garde côtière collecte et compile de façon efficace les renseignements concernant le trafic maritime. Après le 11 septembre, elle a accru son soutien légal à d'autres ministères et agences gouvernementales de manière à contribuer à l'amélioration de la sûreté maritime.

Je parlerai maintenant des quatre domaines d'activités en matière de sûreté maritime relativement à la défense côtière qui servent à classer les projets au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Voici: l'amélioration de la connaissance du domaine maritime, soit la surveillance et la sensibilisation; la capacité de réaction, soit la capacité d'intercepter et d'appréhender; la protection, soit le fait de refuser l'accès au Canada et au système de transport maritime; la collaboration, soit la coordination des activités et le partage de l'information.

Pour ce qui est de la connaissance du domaine maritime, les services de communications et de trafic maritimes contribuent de façon essentielle à l'amélioration de la connaissance maritime du

community. Information-gathering and vessel-tracking ability will increase with the implementation of the AIS shore infrastructure and a long-range vessel identification capability.

Minister Collenette announced funding for this surveillance project in January of this year. Coast Guard vessels have an observe, record and report role for submitting vessel contacts to Canadian Forces and to the RCMP Coastal Watch Program. On request, Canadian Coast Guard vessels and aircraft can provide positive identification of a vessel of interest and track the vessel's progress.

We can provide helicopter support to the enforcement community to provide surveillance capability and to move personnel around. Operational funding would be required to institute a formal fleet marine security patrol program.

Under the responsiveness category, the Canadian Coast Guard provides marine platforms and crews to the RCMP, CCRA, CIC and Transport Canada for routine vessel interceptions and boarding. The Coast Guard can provide crew to operate seized vessels to ensure safe transit of that vessel into a Canadian port. The Coast Guard will provide backup vessels to Canadian Forces or the RCMP for armed interception at sea, providing search and rescue capability and transit for crew and passengers.

It is important to note that the Coast Guard is not funded for these roles and responds on an "as requested" basis, giving this the priority it requires.

With respect to safeguarding, denying access into Canada and the marine transportation system, the marine communications receives pre-arrival reports 96 hours and 24 hours prior to vessel entry into Canadian waters. We will notify the appropriate agency of vessels and ships on the particular interest list that is requesting clearance. The Coast Guard fleet provides deterrence to terrorist and criminal acts through a clearly identifiable federal presence and the visible symbol of Canadian sovereignty within the Canadian EEZ, shared waterways within the U.S. and in the Arctic.

Collaboration is a key area to which we can contribute. Collaboration involves the coordination of activities and information sharing. The Coast Guard is strongly supportive of the interdepartmental approach to marine security, as it has evolved within the Interdepartmental Marine Security Working Group. Maritime traffic data uploads to intelligence agencies will significantly increase with the implementation of AIS and long-range vessel identification and tracking projects. The Coast Guard supports the Interdepartmental Marine Security Working

personnel de tous les organismes de renseignements. La collecte de renseignements et la capacité de repérer le trafic maritime s'amélioreront avec la mise en oeuvre de la composante terrestre du système d'identification automatique, SIA, et le dispositif de repérage longue distance des navires.

En janvier cette année, le ministre Collenette a annoncé l'injection de fonds dans ce projet de surveillance. Les bateaux de la Garde côtière ont un rôle pour ce qui est d'observer, de recueillir des renseignements et de faire rapport aux Forces canadiennes et au Programme de surveillance côtière de la GRC au sujet des navires dans les eaux canadiennes. Sur demande, les navires et les aéronefs de la Garde côtière canadienne peuvent fournir l'identification d'un bateau donné et suivre le mouvement de ce bateau.

Nous pouvons fournir des hélicoptères afin de soutenir les services policiers et améliorer la capacité de surveillance et le déplacement de personnel. La création d'un programme officiel de surveillance et de patrouille maritimes nécessiterait un soutien financier.

Pour ce qui est de la capacité de réaction, la Garde côtière fournit des plates-formes maritimes et des équipages à la GRC, à ADRC, à CIC et à Transports Canada pour l'interception et l'arraisonnement routiniers de bateaux. La Garde côtière fournit du personnel pour que les bateaux saisis puissent être conduits de façon sûre dans un port canadien. La Garde côtière met ses navires à contribution pour les opérations d'arraisonnement armé que mènent les Forces canadiennes ou la GRC en mer, ainsi que ses capacités de recherche, de sauvetage et de transit pour les équipages et les passagers.

Il importe de signaler que la Garde côtière ne reçoit pas de fonds pour ce faire et qu'elle intervient en fonction des demandes et de la priorité qu'elle y accorde.

Pour ce qui est de la protection, soit refuser l'accès au Canada et au système de transport maritime, les services de communications maritimes obtiennent un préavis d'au moins 96 heures et un autre de 24 heures avant l'arrivée d'un bateau en eaux canadiennes. Nous signalons à l'agence appropriée la présence de bateaux figurant sur la liste des bateaux présentant un intérêt particulier pour les formalités d'arrivée. La Garde côtière dissuade les actes criminels et terroristes en affichant une présence fédérale clairement identifiable et le symbole visible de la souveraineté canadienne dans la zone économique exclusive du Canada, les voies de navigation que ce dernier partage avec les États-Unis ainsi que dans l'Arctique.

La collaboration est un domaine clé auquel nous contribuons. Il s'agit de la coordination des activités et du partage de l'information. La Garde côtière appuie vigoureusement l'approche interministérielle en matière de sûreté maritime, dans le sens des efforts fournis par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. La transmission aux organismes de renseignement des données sur le trafic maritime augmentera de façon significative avec la mise en oeuvre de la composante terrestre du système d'identification automatique, SIA, et le

Group initiatives to improve the flow of marine security information and intelligence among federal departments and agencies.

Our goal is a coordinated, fully interoperable surveillance detection and response system that meets Canada's needs.

That concludes the Coast Guard presentation, and we would be pleased to answer any questions.

Senator Day: Could you explain the RCMP Coastal Watch Program, Mr. Hansen? How does that tie in with the non-full-time Coast Guard?

Mr. Hansen: The two programs are totally separate. The Coastal Watch Program was designed in 1987. It was created to help use the public and other government departments out on the water as the eyes and ears of the police to assist in drug interdictions. The program consists of training other government departments on the water, such as the Coast Guard, fishermen, pleasure boaters and so forth, on things to watch that may be suspicious. For example, one should watch for vessels travelling without lights and small vessels coming out from shore and offloading onto a larger vessel. The program tells them what to do when activities such as those are observed. There is a 1-800 number available 24 hours a day.

The program is national in scope. Since September 11, the program has expanded the training to include offences other than drugs. Obviously, suspect vessels could be bringing illegal migrants or other things besides drugs. Although it remains under the drug program in terms of administration, its mandate has expanded beyond that.

Senator Day: What about the reserve Coast Guard?

Mr. Gadula: Under the international SAR organization, coast watching is a key element. Anyone living near the coast would keep an eye out and feed information into the search and rescue system. When we first had the coast watching system amongst the auxiliary or stations on the coast, it was more eyes on the world that could make the SAR system aware of an incident directly related to search and rescue response.

Mr. Hansen: The programs were different. Theirs would involve, perhaps, someone in distress; ours would involve suspicious activity.

Senator Day: You have two programs. You are interested in knowing what is happening in areas where you do not have a regular presence. Would it not make sense to combine these efforts and have the same 1-800 number for the two things?

dispositif de repérage longue distance des navires. La Garde côtière appuie les initiatives du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime visant l'amélioration de la transmission de l'information concernant la sûreté maritime entre les agences et ministères fédéraux.

Notre but est de créer un système de surveillance, de dépistage et d'intervention coordonné et interopérable qui réponde aux besoins du Canada.

Voilà qui conclut la présentation de la Garde côtière. Nous serions ravis de répondre à toutes les questions qui pourraient nous être posées.

Le sénateur Day: Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste le Programme de surveillance côtière de la GRC, Monsieur Hansen? Comment ce programme s'inscrit-il dans les activités à temps partiel de la Garde côtière?

M. Hansen: Les deux programmes sont totalement séparés. Le Programme de surveillance côtière de la GRC a été créé en 1987. Il visait à recruter les yeux et les oreilles des habitants des communautés côtières et des ministères gouvernementaux pour aider la police dans la lutte contre le trafic de drogues. Il s'agit d'un programme visant à sensibiliser des ministères gouvernementaux, comme la Garde côtière, ainsi que les pêcheurs, les navigateurs de plaisance, et cetera à signaler toute activité louche. Par exemple, on les incite à signaler les bateaux qui naviguent sans feux de navigation ou les petits bateaux venant de la côte qui déchargent leur cargaison dans des bateaux plus gros. Le programme leur indique quoi faire dans ces cas. Il y a aussi un numéro 1-800 que l'on peut composer en tout temps.

C'est un programme d'envergure nationale. Depuis le 11 septembre, il sensibilise aussi les gens à des infractions autres que le trafic de drogues. Il est évident que des bateaux suspects pourraient avoir à leur bord des migrants illégaux ou d'autres marchandises que des drogues. Le programme continue d'être administré dans le cadre du programme visant les drogues, mais son mandat a été élargi.

Le sénateur Day: Qu'en est-il des réservistes de la Garde côtière?

M. Gadula: L'organisation internationale pour la recherche et le sauvetage estime que la surveillance côtière est un élément clé. Quiconque habite près des côtes doit ouvrir l'oeil et alimenter le système de recherche et de sauvetage. Lorsque le programme de surveillance côtière est venu appuyer les stations auxiliaires sur les côtes, on a ainsi multiplié les yeux et les oreilles dont le système SAR a besoin pour être au fait des incidents liés directement à des missions de recherche et de sauvetage.

M. Hansen: Les programmes sont différents. Le leur pourrait viser, peut-être, une personne en détresse, alors que le nôtre vise les activités louches.

Le sénateur Day: Vous avez deux programmes. Vous êtes intéressés à apprendre ce qui se passe dans des endroits où vous n'avez pas de présence régulière. Ne serait-il pas sensé de combiner ces efforts et d'avoir le même numéro 1 800 pour les deux?

Mr. Hansen: If we received information about a vessel in distress, certainly we could; we would obviously pass that on to the Coast Guard. There is a line of communication.

Senator Day: Has it never occurred to you to combine these two programs, so you have all these people out there performing the two intelligence functions for you?

Mr. Hansen: The mandates of our departments are different, in terms of what we would be looking for. For example, the Coast Guard is not looking for vessels without lights, et cetera; it is looking for vessels in distress. I know what you are getting at here.

I will let Mr. Caron expound upon that.

Mr. Caron: They are included in our mandate. The Coast Guard joins us in routine patrols, and our members are allowed on-board those ships — or at least they were. The awareness program is extended to include all aspects now — boat security, drug importing, immigrant smuggling. They do include the Coast Guard in their day-to-day routine patrols, on the awareness side.

Senator Day: We have made the point on that anyway. We will look forward to hearing any announcements from you in due course as to how these two programs can be better integrated to better use your resources.

Superintendent Hansen, I know my colleagues are interested in this point. When you were talking about the national security risk for ports, you referred to those who think national security risk for ports is low. Who is it that is telling you that national security risks at ports are low?

Mr. Hansen: I have seen articles in the press, quoting politicians and so on, that have said that. Historically, there has never been an incident in port; nor has there ever been a direct threat against a port. I can understand why someone may take that stance, but I would not want that to be taken out of context. Certainly, there is a potential there. I think we have to take any means we can to address it. I would not want someone to assume that the position is that there is no risk in the ports.

Senator Day: You go on in your comment to suggest some activities, criminal activities and otherwise, which would suggest to me that you think that security issues can be significant at ports.

Mr. Hansen: Certainly. The methods used by organized criminals are the same methods, essentially, used by terrorists. For example, regarding the hijackings on September 11, passengers on three of the four aircraft likely assumed that the hijacking took place for criminal reasons rather than political ones, which is why they did not attempt to stop the hijacking. In the fourth aircraft, they knew it was political; they knew the aircraft would be used as a weapon, so they took action.

M. Hansen: Il est évident que nous transmettrions à la Garde côtière les renseignements qui nous seraient communiqués au sujet d'un bateau en détresse. Il existe une voie de communication.

Le sénateur Day: N'avez-vous jamais pensé à combiner ces deux programmes de manière à ce que toutes ces personnes puissent vous communiquer les deux types de renseignements?

M. Hansen: Les mandats de nos ministères sont différents en ce qui concerne les renseignements que nous souhaitons avoir. Par exemple, la Garde côtière ne s'intéresse pas aux bateaux sans feux de navigation, et cetera; elle s'intéresse aux bateaux en détresse. Je comprends où vous voulez en venir.

Je laisserai à M. Caron le soin d'élaborer sur la question.

M. Caron: Notre mandat le prévoit. La Garde côtière se joint à nous pour des patrouilles routinières, et nos membres peuvent arraisonner ces bateaux, ou du moins ils le pouvaient. Le programme de sensibilisation a été élargi de manière à inclure tous ces aspects: la sécurité nautique, l'importation de drogues, le passage de clandestins. Les patrouilles quotidiennes de la Garde côtière s'inscrivent dans ce programme de sensibilisation.

Le sénateur Day: Le point a été soulevé de toute manière. Il nous tarde d'entendre une annonce de votre part au moment opportun quant à savoir comment ces deux programmes peuvent être mieux intégrés dans un souci de maximiser vos ressources.

Monsieur Hansen, je sais que mes collègues s'intéressent à cette question. Lorsque vous avez parlé des risques à la sécurité nationale dans les ports, vous avez laissé entendre que d'aucuns estimaient que ces risques étaient faibles. Qui dit que les risques à la sécurité nationale sont faibles dans les ports?

M. Hansen: J'ai lu des articles dans la presse, où des politiciens étaient cités comme ayant tenu de tels propos. À travers l'histoire, il n'y a jamais eu un seul incident dans un port, et aucune menace directe n'a été proférée à l'endroit d'un port canadien. Je peux comprendre que l'on adopte une telle position, mais je ne voudrais pas être cité hors contexte. Il est évident que de tels risques sont possibles. Nous devons faire tout en notre possible pour en tenir compte. Je ne voudrais pas que l'on conclue que j'ai dit que la sécurité n'était pas menacée dans les ports.

Le sénateur Day: J'aimerais que vous poursuiviez sur votre lancée à l'effet que certaines activités, criminelles ou autres, pourraient m'amener à croire que vous pensez que les questions de sécurité peuvent être importantes dans les ports.

M. Hansen: Certainement. Les criminels organisés et les terroristes utilisent essentiellement les mêmes méthodes. Par exemple, dans le cas des détournements d'avions du 11 septembre, les passagers de trois des quatre avions ont probablement supposé que le détournement avait lieu pour des motifs criminels plutôt que politiques, ce qui explique pourquoi ils n'ont pas tenté de mettre fin au détournement. Dans le quatrième avion, les passagers savaient que les terroristes avaient des motifs politiques; sachant que l'avion allait être utilisé comme une arme, ils sont intervenus.

The same thing applies with the ports: You do not know what is in a container; it could be drugs, illegal migrants or weapons of mass destruction. Therefore, the same type of methods would apply. Also, if there is an organized crime presence in the ports, there is more possibility of corruption.

Senator Day: You do say that there is extensive organized crime in the ports; correct?

Mr. Hansen: Yes.

The Chairman: If I could touch on that, your comment is of considerable concern to us, superintendent. It is a concern because, on its face, it runs contrary to the testimony we have received from your colleagues in Montreal, Toronto, Vancouver and Halifax, where they have gone out of their way to draw to our attention that where organized crime exists there is fertile ground for terrorism. They made the connection for us. It is not politicians making this connection; it is members of the RCMP testifying before this committee that have made it. We want to make sure we have a good understanding of the most current position of the force. If it is changing, then we would like you to tell us that it is changing. If it remains that, where there is organized crime, you have real concerns about terrorism, we would like to hear that as well.

Your written information that came in advance has left us puzzled because it appears to be at variance with what your colleagues have told us previously. If things have changed, we would like to know.

Mr. Hansen: No, I think you are absolutely correct. As I said earlier, any organized crime presence in a port will increase the potential for terrorist attack, because there is the possibility of corruption. Again, you do not have control over what is in the containers, where the port workers are, where the containers are put, and so on. I am saying, essentially, exactly what you are saying; that is, that if there is an organized crime presence in the port this is dangerous from a national security perspective also.

When I say the risk is low I am saying that, historically, the risk has been low at the ports. There has never been a direct threat or an incident. That is all I meant by that remark.

The Chairman: The testimony we have received from your colleagues has gone further than that. They have listed numerous groups.

I believe in Vancouver — Senator Day, correct me if I am wrong — we heard that there were seven different organized crime families. At Toronto airport, Inspector Landry listed four or five different organized crime groups he knew were active. We have not been to a port yet where a member of the RCMP has not come and listed off the names of the groups. In Montreal, they talked about the West End Gang and various motorcycle clubs.

C'est la même chose dans les ports. On ne sait pas ce qu'un conteneur renferme. Il pourrait renfermer des drogues, des migrants illégaux ou des armes de destruction massive. Par conséquent, le même type de méthode pourrait s'appliquer. Ainsi, la présence du crime organisé dans les ports augmente les possibilités de corruption.

Le sénateur Day: Vous dites que la présence du crime organisé dans les ports est répandue, c'est bien ça?

M. Hansen: Oui.

Le président: Si je peux me permettre une observation, votre commentaire nous préoccupe vivement, monsieur le directeur. Il nous préoccupe d'autant plus qu'il va à l'encontre des témoignages de vos collègues de Montréal, de Toronto, de Vancouver et de Halifax, qui ont tout fait pour attirer notre attention sur le fait que la présence du crime organisé est un terrain fertile pour le terrorisme. Ils ont fait ce lien pour nous. Ce ne sont pas des politiciens qui ont fait un tel lien, mais bien des membres de la GRC qui sont venus témoigner devant ce comité. Nous voulons nous assurer que nous comprenons bien la position actuelle de la GRC. Si cette position change, nous aimerions que vous nous le disiez. Si cette position est qu'il faut craindre le terrorisme là où le crime organisé sévit, nous aimerions qu'on nous le dise aussi.

Le document écrit que nous avons reçu avant les audiences nous a étonnés parce que vos collègues ont tenu des propos différents des vôtres. Si les choses ont changé, nous voudrions le savoir.

M. Hansen: Non, je crois que vous avez parfaitement raison. Comme je l'ai dit plus tôt, la présence du crime organisé dans un port augmente les risques d'une attaque terroriste en raison des possibilités de corruption. Je le répète, on n'a pas de contrôle sur ce que renferment les conteneurs, sur l'endroit où sont les débardeurs, l'endroit où sont les conteneurs, et cetera. Je dis essentiellement ce que vous dites, à savoir que la présence du crime organisé dans un port est dangereuse au plan de la sécurité nationale aussi.

Lorsque je dis que les risques sont faibles, je veux dire qu'ils ont été faibles jusqu'à maintenant, qu'aucune menace directe n'a été proférée et qu'aucun incident n'a eu lieu. C'est tout ce que mon commentaire voulait dire.

Le président: Les témoignages de vos collègues allaient plus loin que cela. Ils ont énuméré nombre de groupes.

À Vancouver, je crois — sénateur Day, corrigez-moi si je me trompe — on nous a dit qu'il y avait sept familles du crime organisé. L'inspecteur Landry a donné les noms de quatre ou cinq groupes du crime organisé qu'il savait actifs à l'aéroport de Toronto. Nous ne sommes pas encore allés dans un port où un membre de la GRC n'est pas venu nous nommer des groupes criminels. À Montréal, il a été question du groupe de l'ouest de l'île de Montréal et de divers clubs de motards.

It is not "if" there is crime in these ports; the testimony we have had from your organization, sir, is that there is extensive organized crime and there are multiple groups. Is that still the case?

Mr. Hansen: That is exactly what I am saying, sir. It may not have been clear, but that is what I am saying. There is organized crime in the ports and I think that is very clear.

The Chairman: Do you also believe that organized crime is fruitful ground for terrorist activities?

Mr. Hansen: That is correct. All I was saying is that there has not been a direct threat against a port, nor has there been a terrorist attack, which is why some people may consider the risk to be low.

The Chairman: How do you consider the risk?

Mr. Hansen: Of a terrorist attack on a port?

The Chairman: Yes.

Mr. Hansen: I think the possibility is there. It is certainly not non-existent. I would not call it a high risk, but I would be careful, because of the organized crime involvement, in particular. As I said, the potential is certainly there.

The Chairman: Given the number of containers that come into Canadian ports daily, can you suggest a place that would be a higher risk than a Canadian port?

Mr. Hansen: A Canadian airport, perhaps.

The Chairman: Canadian airports and Canadian ports would be.

Mr. Hansen: Those are definitely high-risk locations. There are over 2.5 million containers coming through the main ports every year.

The Chairman: I am not trying to lead you, through my questioning. The reason we are concerned is that we have the impression that what you are saying is at variance with what we have heard before. We have heard that the ports are the most troublesome and worrisome piece of the puzzle. Do you support that?

Mr. Hansen: I would support it to the extent that the most vulnerable area of Canada for a terrorist attack would probably be a port.

Senator Day: Thank you for that clarification. We thought it was important to clarify the record. I think it is clear now.

My next series of questions will be with respect to the Coast Guard again. Mr. Gadula, the Canadian Coast Guard has gone through various evolutions, if I may put it that way, over the past 10 years. Just so we have this in perspective, can you tell me how the number of ships — the number of assets that the Coast Guard has now — compares with 10 years ago?

On ne se demande pas «si» il y a de la criminalité dans ces ports. Selon les témoignages que nous avons entendus de la part de votre organisation, monsieur, le crime organisé y est bien implanté et il y a de nombreux groupes de criminels. Est-ce toujours le cas?

M. Hansen: C'est exactement ce que je dis, monsieur. Je n'ai peut-être pas été clair, mais c'est ce que je dis. Le crime organisé est implanté dans les ports, cela est très évident.

Le président: Croyez-vous aussi que le crime organisé est un terreau fertile pour les activités terroristes?

M. Hansen: C'est bien ce que je crois. J'ai simplement dit qu'il n'y avait eu ni menace directe ni attaque terroriste contre un port, et que c'est pour cela que des gens pensent que le risque est faible.

Le président: Comment estimez-vous le risque?

M. Hansen: D'une attaque terroriste contre un port?

Le président: Oui.

M. Hansen: Je crois que cela est possible. Il est certain que le risque n'est pas absent. Je ne dirais pas que le risque est élevé, mais je serais prudent, surtout à cause de l'immixtion du crime organisé. Comme je l'ai dit, la possibilité existe certainement.

Le président: Compte tenu du nombre de conteneurs qui arrivent quotidiennement dans les ports canadiens, selon vous, quel serait un endroit où les risques seraient plus élevés que dans un port canadien?

M. Hansen: Un aéroport canadien, peut-être.

Le président: Les aéroports canadiens et les ports canadiens seraient de tels endroits.

M. Hansen: Ces endroits présentent certainement des risques élevés. Il y a plus de 2,5 millions de conteneurs qui arrivent dans les principaux ports chaque année.

Le président: Je n'essaie pas de vous mettre les mots dans la bouche en posant mes questions. Nous avons l'impression que votre témoignage diffère de ceux que nous avons entendus avant. C'est cela qui nous inquiète. On nous a dit que les ports étaient les plus grandes préoccupations de l'énigme. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Hansen: Je suis d'accord dans la mesure où la zone la plus vulnérable du Canada pour une attaque terroriste serait probablement un port.

Le sénateur Day: Merci de cette clarification. Nous croyons qu'il était important de clarifier la question pour le compte rendu. Je crois que la chose est claire maintenant.

Ma prochaine série de questions concerne de nouveau la Garde côtière. Monsieur Gadula, la Garde côtière canadienne a connu diverses transformations, si je peux m'exprimer ainsi, au cours des dix dernières années. Pour situer les choses dans une juste perspective, pouvez-vous me dire combien de bateaux — combien de ressources, possède la Garde côtière maintenant par rapport à il y a dix ans?

Mr. Gadula: Ten years ago, we had approximately 190 vessels. I am going here by studies that were done by Mr. Osbaldeston for his report, "All the Ships That Sail: A Study of Canada's Fleets." Around 1992, the total number was around 190. Some people say 198; it depends where you cut it off. Currently, we have 104 operational vessels within the Canadian Coast Guard, which is the civilian fleet for the Government of Canada.

Senator Day: Was 190 the most in recent years, in modern history, that the Coast Guard had? I picked 10 years. If I went back 15 years, would you say 250?

Mr. Gadula: I am going back in my memory to 1992, and the number is around 198.

The Chairman: Could you refresh the committee as to the thrust of the Osbaldeston report?

Mr. Gadula: It was put together to look at an amalgamation of all the government fleets. The conclusion, at that time, was that they not be amalgamated but that there be a trading where excess capacity could be identified and various departments could use that excess capacity. Subsequent to that, it was decided to bring the fleets together.

In 1995, the Coast Guard was moved from Transport to DFO. At that time, we had an amalgamation of fleets. If memory serves me correctly, we were down to about 160 vessels around that period of time. Since that time, with the greater amalgamation of fleets, we are down now to approximately 104.

The number fluctuates a little because we are in the process of replacing the lifeboat fleet at the moment. You get some new smaller boats in and not as many larger boats out, so the number will fluctuate probably between 104 and 110.

The Chairman: Given the age of the fleet, does the government still view the Osbaldeston report to be current, or is it in need of updating?

Mr. Gadula: You must continuously examine the government civilian fleet and take into consideration all of the demands from all of the departments. The way it is currently set up and funded, the DFO is funded for the programs it delivers. There are other interdepartmental demands for the same fleet, so funding must be allocated for that. It is an ongoing iteration, one that is probably done on an annual basis, under the current regime.

In response to the Auditor General's study on fleet, we are in the process of putting in place a method of doing planning that takes into account all of the demands on an annual basis and developing it into one fleet plan. It would be operated on a zonal application, so you will get more effective efficiencies out of the units but you will identify every program demand from every department so that you can feed it into that matrix. To answer your question, there must be a regular ongoing study of it.

M. Gadula: Il y a dix ans nous avions environ 190 bateaux. Je me base sur les études faites par M. Osbaldeston en vue de son rapport intitulé «All the Ships That Sail: A Study of Canada's Fleets.» Vers 1992, nous avions environ 190 bateaux. Certains disent 198, dépendant de ceci ou de cela. Actuellement, la Garde côtière canadienne a 104 bateaux fonctionnels, ce qui constitue la flotte civile du gouvernement du Canada.

Le sénateur Day: Dans l'histoire récente, est-ce que la Garde côtière n'a jamais eu plus de 190 bateaux? Je suis remonté jusqu'à dix ans, mais si j'étais remonté jusqu'à 15 ans, auriez-vous dit 250 bateaux?

M. Gadula: Je suis remonté à 1992 dans ma mémoire, et le nombre approximatif est 198.

Le président: Pourriez-vous rafraîchir la mémoire du comité quant aux grandes lignes du rapport Osbaldeston?

M. Gadula: Ce rapport était une étude de la fusion des flottes du gouvernement. À l'époque, il a été conclu qu'il n'y aurait pas de fusion mais plutôt une rationalisation, en ce sens que les ministères qui auraient des capacités excédentaires les céderaient à d'autres qui pourraient utiliser ces capacités. Ultérieurement, il a été décidé de fusionner les flottes.

En 1995, la Garde côtière est passée du ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans. À l'époque, les flottes ont été fusionnées en une seule. Si ma mémoire est juste, le nombre de bateaux était tombé à 160 environ. Depuis, en raison d'une fusion plus importante, nous en avons environ 104.

Le nombre varie un peu parce que nous sommes en train de remplacer la flotte des bateaux de sauvetage. Nous acquérons un certain nombre de bateaux plus petits alors que nous nous défaisons d'un nombre moins important de plus gros bateaux, ce qui explique que le nombre varie entre 104 et 110.

Le président: Compte tenu de l'âge de la flotte, le gouvernement considère-t-il le rapport Osbaldeston toujours actuel, ou ce rapport a-t-il besoin d'être mis à jour?

M. Gadula: On doit continuellement examiner la flotte civile du gouvernement, de manière à prendre en compte les demandes de tous les ministères. Actuellement, le ministère des Pêches et des Océans reçoit des fonds pour les programmes qu'il offre. La même flotte fait l'objet d'autres demandes interministérielles, si bien que des fonds doivent être alloués dans ce sens. C'est un processus en boucle qui se joue probablement sur une base annuelle en vertu du régime actuel.

Pour donner suite aux constatations de la vérificatrice générale sur la flotte, nous sommes en train de mettre en place une méthode de planification prenant en compte toutes les demandes sur une base annuelle et de préparer un plan d'ensemble pour la flotte. Ce plan serait appliqué par unité régionale, de sorte qu'il serait plus efficace dans chaque unité, mais toutes les demandes émanant de tous les ministères figureraient dans le tableau. Pour répondre à votre question, la chose doit faire l'objet d'une étude régulière.

Senator Day: Of the 190 vessels back in 1992, did that include fisheries and oceans vessels?

Mr. Gadula: Yes, it did.

Senator Day: In terms of the age of the fleet, have there been any major fleet replacements? You talked about the lifeboat fleet replacement program. Apart from that, what are the ages and the state of repair of the Coast Guard fleet of approximately 104 vessels at this time?

Mr. Gadula: The majority of the vessels are past their mid-life. Some are approaching the point of replacement. In an examination of the fleet, we have determined that we will require about \$350 million capital investment to replace those vessels that have reached the end of their useful life.

However, let me qualify that by saying that many vessels can be extended through a life-extension program. Clearly, we are at the point where, over the next five to ten years, it will be time to reinvest in some of the capital ships in the Government of Canada's civilian fleet.

In the last budget, we received \$47 million, over two years, \$47 million each year. We are putting that into bringing the fleet up to a baseline, doing the essential refit and repair. In addition to that, we will continue to work on identifying the actual needs for vessel replacement.

There will be a change, I think, in the fleet mix that the Government of Canada will require as we move into the next 20 years. An original look at this, and it is only at the preliminary stage, would indicate a greater capacity for patrol-mode vessels, to multi-task various departmental requirements, and probably less single-purpose ships. That seems to be the direction we are going in.

Senator Day: Are the ships you now have used for interdiction purposes — that is, coming alongside a suspicious ship and boarding?

Mr. Gadula: The capability is there. We are willing to provide platform support to our colleagues, such as the RCMP. We have trained people to do it. We have done joint operations in the Great Lakes and the coast, but it is not part of the core duties at the moment. It is a support role. We have roughly 31 patrol-mode type vessels capable today of carrying out that role. Many of them are fitted with davits and fast rescue craft, which are the normal tools used by these types of teams. It is very much a nice fit between the job in the offshore of a search and rescue cutter and a conservation and protection patrol cutter. It is a nice fit between the two.

Senator Day: Are the new vessels that you described previously as having multi-task capabilities being better equipped to perform interdiction?

Le sénateur Day: Est-ce que les navires du ministère des Pêches et des Océans comptaient parmi les 190 navires de la flotte en 1992?

M. Gadula: Oui.

Le sénateur Day: Compte tenu du vieillissement de la flotte, y a-t-il eu d'importants remplacements de navires? Vous avez parlé du programme de remplacement des bateaux de sauvetage. Ces bateaux mis à part, quel âge ont les quelque 104 navires de la flotte de la Garde côtière à l'heure actuelle et dans quel état sont-ils?

M. Gadula: La majorité des bateaux ont dépassé leur mi-vie utile. Certains ont presque fini leur vie utile. Un examen de la flotte a révélé que les besoins d'investissement entraînés par le remplacement des navires qui ont atteint la fin de leur vie utile seront de quelque 350 millions de dollars.

Toutefois, permettez-moi de préciser que nombre de navires pourront être soumis à un programme de prolongement de vie. Il est évident que le temps est venu, au cours des cinq à dix prochaines années, de réinvestir dans certains des principaux navires de la flotte civile du gouvernement du Canada.

Dans le dernier budget, nous avons obtenu 47 millions de dollars pour deux ans, soit 47 millions de dollars chaque année pendant deux ans. Ces crédits servent aux restaurations et aux réparations essentielles permettant à la flotte de retrouver un niveau fonctionnel. Par ailleurs, nous continuerons de travailler en vue de déterminer les besoins quant au remplacement des navires.

Je crois que la flotte dont le gouvernement du Canada aura besoin au cours des 20 prochaines années devra être composée différemment. Une étude initiale, et nous n'en sommes qu'à une étape préliminaire, laisse entrevoir le besoin d'un nombre plus grand de patrouilleurs, de navires plus polyvalents répondant aux besoins différents des ministères et probablement d'un moins grand nombre de navires spécialisés. Il semble que nous allons dans cette direction.

Le sénateur Day: Y a-t-il des navires qui ont servi à des interceptions, des navires qui ont servi à approcher et à arraisonner des bateaux suspects?

M. Gadula: Les capacités existent. Nous sommes disposés à fournir des plates-formes afin d'appuyer nos collègues tels que ceux de la GRC. Nous avons formé des gens pour cela. Nous avons mené des opérations conjointes dans les Grands Lacs et sur la côte, mais ce type d'opérations ne fait pas partie de nos principales fonctions pour l'instant. Notre rôle en est un de soutien. En gros, nous avons 31 patrouilleurs qui peuvent être utilisés pour ce type d'intervention. Plusieurs de ces bateaux sont munis de dromes et d'embarcations à déploiement rapide, c'est-à-dire des outils qu'utilise habituellement ce type d'équipe. On voit là un bon équilibre entre le rôle d'une vedette de sauvetage en mer et le rôle de conservation et de protection d'un patrouilleur. C'est un bon équilibre entre les deux.

Le sénateur Day: Les nouveaux navires que vous avez décrits comme étant plus polyvalents sont-ils mieux outillés pour les interceptions?

Mr. Gadula: As we move forward in replacing ships, we have the advantage of technology. Technology should allow us to be more efficient and to do a better job at interdiction. Clearly, speed will be needed. We have it in the fast rescue craft that are now the auxiliary ship to a patrol vessel, but in the future we would expect the patrol craft to have a measure of speed commensurate with the duties they are asked to undertake.

Senator Day: In the future, would you see vessels armed with guns?

Mr. Gadula: That is a question for the minister or the machinery of government to answer. In our current role, we do not have that armed capacity.

Senator Day: I understand you do not now, but I understand that ministers respond to suggestions and recommendations by people who work for them. If you were asked to make a recommendation, having in mind the future and the growing role of security of our coasts, would you see the Canadian Coast Guard evolving into, at least from the ship and interdiction role point of view, armed vessels and, perhaps, armed personnel?

Mr. Gadula: I do not know if we have to go that far to be effective as a partner in delivering the security requirements. There can be interoperability. The vessel can be manned with those who are trained on the enforcement side of it, at the same time, so it can be quite complementary.

I am not trying to avoid the direct question, but my experience of some 36 years in the Coast Guard is that the armed role is very different from our traditional role. There would be a cultural significance in it. The way people greet you would also be trying. It would have to be analyzed. That is where I am personally on it at the moment.

Senator Day: Are the U.S. Coast Guard armed, or not?

Mr. Gadula: The U.S. Coast Guard is a full military branch. They are fully armed and have a much broader role than the Canadian Coast Guard. They carry it out very well. They have managed to merge their search and rescue, enforcement, and environmental responses, along with a full military capacity as well.

Senator Day: When you say "a much broader role," we are talking about the future and the growing role for security enforcement for Canadian Coast Guard. Is the role getting closer to a U.S. role?

Mr. Gadula: We have not had any change in role in the Coast Guard. Certainly, I have been involved in many meetings where questions similar to yours have come up. Is it necessary to arm the Coast Guard or is it necessary to expand one of the other agencies that have the responsibility? I do not know the answer at this stage.

However, if it were tried with the current Coast Guard I do not think it would work.

Senator Day: It would not work with the assets that you have?

M. Gadula: Alors que nous nous apprêtons à remplacer des navires, la technologie évolue, ce qui devrait nous permettre d'être plus efficaces au plan des interceptions. Il est évident qu'il faudra avoir des navires rapides. Nos vedettes de sauvetage en mer, qui sont les bateaux auxiliaires des patrouilleurs, sont rapides, mais dans l'avenir, nous espérons avoir des patrouilleurs dont la vitesse sera compatible avec les fonctions qu'ils doivent exécuter.

Le sénateur Day: Dans l'avenir, y aurait-il lieu d'avoir des navires armés, selon vous?

M. Gadula: C'est au ministre ou à l'appareil étatique de répondre à cette question. Dans nos fonctions actuelles, nous n'avons pas de capacités armées.

Le sénateur Day: Vous n'en avez pas actuellement, mais je crois savoir que les ministres écoutent les suggestions et les recommandations émanant de leurs fonctionnaires. Si on vous demandait de formuler une recommandation, compte tenu de l'avenir et du rôle accru que prend la protection de nos côtes, verriez-vous la Garde côtière canadienne évoluer, du moins pour ce qui est du rôle d'interception de bateaux suspects, jusqu'à avoir des bateaux armés, voire des équipages armés?

M. Gadula: Je ne sais pas si nous devons aller aussi loin pour être un partenaire efficace dans la prestation de services de sécurité. L'interopérabilité est possible. Les bateaux peuvent avoir des membres de leur équipage qui sont formés pour l'exécution de la loi. Il peut certainement y avoir complémentarité des rôles.

Je n'essaie pas d'esquiver la question, mais je suis au service de la Garde côtière depuis 36 ans environ et je vois une grande différence entre notre rôle traditionnel et le rôle d'employés armés. Cela revêt toute une signification philosophique. Il serait difficile de voir les gens nous saluer différemment. La question doit être analysée. Voilà où j'en suis personnellement à ce sujet.

Le sénateur Day: La Garde côtière américaine est-elle armée?

M. Gadula: La Garde côtière américaine est une branche des forces aux États-Unis. Ses membres sont armés et elle joue un rôle beaucoup plus vaste que la Garde côtière canadienne. Elle joue d'ailleurs très bien son rôle. Elle a réussi à fusionner ses activités de recherche et sauvetage, d'exécution de la loi et d'intervention environnementale avec ses capacités militaires.

Le sénateur Day: Vous dites «un rôle beaucoup plus vaste» alors que nous parlons de l'avenir de la Garde côtière canadienne et de son rôle accru au plan de la sécurité. Son rôle ne se rapproche-t-il pas de celui de la Garde côtière américaine?

M. Gadula: Il n'y a eu aucun changement du rôle de la Garde côtière. Certes, j'ai participé à plusieurs réunions où des questions comme celles que vous posez ont surgi. Est-il nécessaire d'armer la Garde côtière ou est-il nécessaire d'élargir le rôle de l'une ou l'autre des agences à qui incombe la responsabilité? Je ne peux répondre à cette question à ce moment-ci.

Toutefois, je ne crois pas que ce changement de rôle fonctionnerait avec la Garde côtière actuelle.

Le sénateur Day: Cela ne fonctionnerait pas compte tenu des ressources que vous avez?

Mr. Gadula: That is right.

The Chairman: If I put Senator Day's last question in a different context, do you see a naval role for them or a Coast Guard role for them?

Mr. Gadula: I see a multi-mission, multi-task role. It really would not matter who delivered it. I do see the need to carry out search and rescue, surveillance, conservation and protection patrols, and just being a presence out there. I think they are interchangeable. In fact, if there is capacity and another service to put a ship out at sea to carry out that multi-mission role, there is no reason it could not be carried out as complement to that.

The Chairman: Could you provide the committee with a list of the vessels you have, by type, capability and age?

Mr. Gadula: Absolutely.

The Chairman: The same for you, superintendent, if you could provide us with a list. I must confess to a certain degree of puzzlement when we think of the Osbaldeston report. We see the Coast Guard, the navy and the RCMP with their own vessels there.

We are working around the question of whether we need to go another iteration on Osbaldeston. The answer is not quite clear to us. Perhaps you could answer this, superintendent. Why do you need to have your five or six vessels of 40 to 50 metres? Why are you not comfortable with a Coast Guard vessel providing transportation to you? Why do you or why does the force see it as necessary to have its own vessels?

Mr. Hansen: First, our vessels perform multiple roles, everything from VIP security to transportation of members, for example, in B.C., to remote detachments. Sometimes, the only way to get there is by boat. The vessels also perform a good deal of work on the provincial side. A new vessel is coming out to the Atlantic region; on that vessel, the workload will be divided 25 per cent provincial, 57 per cent federal. This vessel will be performing tasks such as looking for stolen vessels as well as support for incidents like those in Burnt Church.

I do not think we can count on the Coast Guard for all of those uses. The vessels we have now are fully employed. Obviously, the Coast Guard will assist us if we need them, and we do use them for things like armed shipboardings. However, I do not think we can count on them all the time, when we need them, to be in the proper place.

The Chairman: We heard your colleague Mr. Gadula say he thought they were very good platforms to deliver law-enforcement people wherever they wanted to go. He said the Coast Guard had that capacity and was pleased to discharge it. They are sailors by nature.

Mr. Hansen: So are our members.

M. Gadula: C'est exact.

Le président: Pour situer la dernière question du sénateur Day dans un contexte différent, selon vous, la Garde côtière a-t-elle un rôle de forces navales ou un rôle de garde-côte?

M. Gadula: Elle a une mission multiple, une mission polyvalente. Peu importe qui accomplit cette mission, cela ne change rien. Je ne vois pas le besoin d'effectuer des missions de recherche et sauvetage ou de surveillance ni des activités de conservation et de protection tout en ne faisant qu'assurer une présence. Ces missions sont interchangeables. En fait, si les capacités existent et si un autre service peut mettre un bateau en mer pour participer à cette mission polyvalente, rien ne l'empêche de jouer un rôle complémentaire.

Le président: Pouvez-vous fournir au comité une liste des navires que vous avez, par type, capacité et âge?

M. Gadula: Bien sûr.

Le président: Vous aussi, monsieur le directeur, nous vous saurions gré de nous fournir une liste. Je dois reconnaître que je me sens pour le moins perplexe en pensant au rapport Osbaldeston. En effet, la Garde côtière, la marine et la GRC ont chacun leurs navires.

Nous cherchons à savoir si nous avons besoin d'une autre mouture du rapport Osbaldeston. La réponse ne nous semble pas claire. Vous pouvez peut-être y répondre, monsieur le directeur. Pourquoi avez-vous besoin de vos cinq ou six navires de 40 ou 50 mètres de long? Pourquoi n'êtes-vous pas à l'aise avec un bateau de la Garde côtière pour vos besoins de transport? Pourquoi estimez-vous ou pourquoi votre service estime-t-il nécessaire d'avoir ses propres navires?

M. Hansen: D'abord, nos navires jouent un rôle polyvalent; ils assurent la sécurité des visiteurs de marque ou transportent de nos membres, par exemple vers des détachements éloignés, en Colombie-Britannique. Il arrive que le seul moyen de transport soit le bateau. Nos navires ont aussi un rôle important à jouer à l'échelle provinciale. La région de l'Atlantique aura bientôt un nouveau navire à bord duquel le volume de travail sera divisé ainsi: 25 p. 100 pour le provincial et 57 p. 100 pour le fédéral. Ce navire effectuera des missions telles que la recherche de navires volés ou jouera un rôle de soutien lors d'incidents comme celui de Burnt Church.

Je ne crois pas que nous puissions compter sur la Garde côtière pour ce type de mission. Les navires que nous avons sont pleinement utilisés. Évidemment, la Garde côtière nous viendra en aide si nous en avons besoin, et nous recourons à ses services pour des missions telles que des arrestations armées. Toutefois, je ne crois pas que nous puissions compter sur elle en tout temps et nous attendre à ce qu'elle soit là quand nous en avons besoin.

Le président: Nous avons entendu votre collègue, M. Gadula, dire qu'il croyait que la Garde côtière était très capable de transporter des agents d'application de la loi n'importe où où ils voulaient aller et qu'elle était même heureuse de le faire. Ses membres sont en fait des marins.

M. Hansen: Nos membres aussi.

The Chairman: I fully concede that. However, do we need the proliferation of organizations in uniform and overhead and design? Can we come to a point where there is a little more coordination and commonality?

Mr. Hansen: As I mentioned, the commissioner-class vessels are floating detachments. They are mobile detachments with everything from CPIC terminals to radio communications and so on. We would need to have the same type of vessel in the same place run by the Coast Guard rather than the RCMP. If that is the question you are asking, I guess that needs to be reviewed.

The Chairman: For example, the seafarers on your vessels —

Mr. Hansen: There are also police officers, and the Coast Guard are not. Our vessels are crewed by four people — a captain, an engineer and two investigators. Generally, the captain and engineer are also police officers, usually at sergeant or corporal level. This is a role that the Coast Guard does not have.

Senator Cordy: My first question has to do with the national ports project. I understand that Halifax is part of that.

Mr. Hansen: Yes. As a matter of fact, I was in Halifax last week dealing with that issue.

Senator Cordy: It is in place in Halifax, then. I understand the team aspect. Would you go into more detail to clarify it?

Mr. Hansen: The national ports project basically involves the creation of integrated, intelligence-led teams at the major ports, including Halifax. Currently, in Halifax, the core team consists of a police-force-of-jurisdiction member, one RCMP member, as well as one member from CCRA. Obviously, this is a core, but other members are brought in as required for specific projects.

The Halifax Regional Police have a contract, for example, with the port authorities to provide security for the Port of Halifax. The member that we have on our team provides a liaison with that group. It is very easy to share information back and forth.

Likewise, that team currently is working with our integrated metro intelligence unit in Halifax. This is for the intelligence-sharing aspect of it.

Senator Cordy: The RCMP is the body that gathers the intelligence information?

Mr. Hansen: The RCMP puts the intelligence information through a national crime databank, but the information can be from a variety of sources, everything from the regional police to CCRA — anything that would be required to be put into that bank.

Le président: C'est absolument vrai. Cependant, avons-nous besoin d'une prolifération d'organismes en uniforme et de dédoublements de coûts et de fonctions? Pouvons-nous en arriver à un point où il y un peu plus de coordination et de communauté?

M. Hansen: Comme je l'ai mentionné, les navires de la classe Commissaire sont des détachements flottants. Ce sont des détachements mobiles équipés de tout ce qu'il faut, allant des terminaux du CIPC aux appareils de radiocommunication, et ainsi de suite. Nous aurions besoin du même type de navire, au même endroit, mais il serait sous la direction de la Garde côtière, et non de la GRC. Si c'est là la question que vous posez, je suppose qu'il faudrait examiner cette possibilité.

Le président: Par exemple, les gens de mer sur vos navires...

M. Hansen: Ce sont aussi des policiers, ce qui n'est pas le cas de la Garde côtière. Nos navires ont un équipage de quatre personnes, soit un capitaine, un mécanicien et deux enquêteurs. En général, le capitaine et le mécanicien sont également des policiers, habituellement au niveau de sergent ou de caporal. C'est un rôle que la Garde côtière n'a pas.

Le sénateur Cordy: Ma première question concerne le projet des ports nationaux. Je crois comprendre que Halifax en fait partie.

M. Hansen: Oui. En fait, j'étais justement à Halifax la semaine dernière pour traiter de cette question.

Le sénateur Cordy: Le projet est donc en place à Halifax. Je comprends l'aspect de travail d'équipe. Pourriez-vous nous donner plus de précisions à ce sujet?

M. Hansen: Le projet des ports nationaux consiste essentiellement en la création d'équipes intégrées axées sur le renseignement dans les principaux ports, y compris celui de Halifax. Actuellement, à Halifax, l'équipe de base se compose d'un membre du service de police local, d'un membre de la GRC et d'un agent de l'ADRC. Il s'agit là évidemment de l'équipe de base, mais d'autres membres y sont ajoutés au besoin pour des projets précis.

Le service de police régional de Halifax a un contrat, par exemple, avec les autorités portuaires pour assurer la sécurité dans le port de Halifax. Le membre qui nous représente au sein de cette équipe assure la liaison avec ce groupe, et il est donc très facile d'échanger des renseignements.

De la même façon, cette équipe travaille actuellement avec notre unité intégrée de renseignement de la région métropolitaine à Halifax. C'est donc comme cela que se fait la mise en commun des renseignements.

Le sénateur Cordy: C'est la GRC qui recueille les renseignements?

M. Hansen: C'est la GRC qui entre les renseignements dans une banque nationale de données sur la criminalité, mais les renseignements peuvent venir de diverses sources, allant de la police régionale à l'ADRC, pourvu que ce soit quelque chose qui doit être versé dans cette banque.

Senator Cordy: The makeup of the team is fairly fluid, depending on what you are working on; correct?

Mr. Hansen: Currently, the core consists of three full-time people, but the team grows when it deals with a project. It is usually dealing with at least one, perhaps two projects. Other members would come into that team as required.

Senator Cordy: They are from other government departments?

Mr. Hansen: Yes, as required.

Senator Cordy: You mentioned one of the challenges as being information sharing. Coast Guard mentioned the same thing about information sharing. We heard it this morning from our witnesses. It seems to be a challenge. Has communication improved since September 11? Also, what is the cause of the challenge? Why is it a challenge? Is it lack of resources or a lack of computers that are talking to one another? Are government departments taking ownership over the information they have gathered and perhaps are not as willing to share? Or is it that departments do not necessarily know what to share?

Mr. Hansen: I will answer your second question first, if that is all right. We found two major issues in information sharing as part of our Interdepartmental Marine Security Working Group. Both are legislative. First, who can you share the information with domestically and internationally? There are Charter issues and privacy questions. Sometimes, we receive information from the U.S. authorities, for example, that will state very clearly on it that we cannot share it with another law enforcement agency. Several agencies in marine security are not law enforcement agencies. That is one issue.

Senator Cordy: So you can share it with another law enforcement agency but not with another government agency?

Mr. Hansen: Generally, there is less of a problem with another law enforcement agency, such as CCRA or a police force of jurisdiction.

The bigger problem is with non-law-enforcement agencies. The Government of Quebec, as recently as last week, came out with instructions with regards to information sharing between law enforcement and non-law-enforcement agencies. The basic position of that government directive was to stop information sharing with non-government agencies or non-law-enforcement agencies.

Le sénateur Cordy: La composition de l'équipe est assez fluide, selon le projet auquel vous travaillez, n'est-ce pas?

M. Hansen: Actuellement, l'équipe de base compte trois membres à plein temps, mais d'autres personnes viennent s'y ajouter lorsqu'elle entreprend un projet. Habituellement, elle a au moins un projet en marche, parfois deux. D'autres membres viennent s'ajouter à l'équipe au besoin.

Le sénateur Cordy: Ils viennent d'autres ministères ou organismes?

M. Hansen: Oui, au besoin.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné la mise en commun des renseignements comme étant l'un des défis. La Garde côtière a signalé la même chose. Nous avons entendu cette remarque ce matin de la part de nos témoins. Cela semble être un défi. La communication s'est-elle améliorée depuis le 11 septembre? Quelle est la cause de ce défi? Pourquoi est-ce un défi? Est-ce à cause d'un manque de ressources ou d'un manque d'ordinateurs qui peuvent communiquer entre eux? Est-ce parce que les ministères et organismes gardent jalousement les renseignements qu'ils ont recueillis et ne sont peut-être pas disposés à les partager? Ou est-ce parce que les ministères et organismes ne savent pas nécessairement quels renseignements ils devraient partager?

M. Hansen: Je vais répondre d'abord à votre deuxième question, si vous le permettez. Notre groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a trouvé deux grands problèmes relatifs à la mise en commun des renseignements, et ils sont tous deux de nature législative. Premièrement, avec qui peut-on partager les renseignements sur le plan national et sur le plan international? Il faut tenir compte de certaines considérations liées à la Charte et à la protection de la vie privée. Parfois, nous recevons des renseignements des autorités américaines, par exemple, avec une mise en garde très claire disant que nous ne pouvons pas les partager avec un autre organisme d'application de la loi. Plusieurs organismes du domaine de la sûreté maritime ne sont pas des organismes d'application de la loi. C'est là un des problèmes.

Le sénateur Cordy: Vous pouvez donc partager les renseignements avec un autre organisme d'application de la loi, mais pas avec un ministère?

M. Hansen: Généralement, c'est moins problématique de partager des renseignements avec un autre organisme d'application de la loi, comme l'ADRC ou un service de police local.

Le plus gros problème, c'est de partager des renseignements avec des organismes qui ne sont pas des organismes d'application de la loi. Pas plus tard que la semaine dernière, le gouvernement du Québec a publié une directive concernant l'échange de renseignements entre les organismes d'application de la loi et les autres. Essentiellement, la directive demandait qu'on cesse tout échange de renseignements avec les organismes non gouvernementaux ou les organismes qui ne sont pas responsables de l'application de la loi.

That is one issue we are trying to deal with. We have a subgroup formed involving the Department of Justice to look at the legislative issues to see if there is a way that we can legally improve the information-sharing function.

The second issue was touched upon briefly this morning by Captain Avis — that is, is technology. Virtually every government department out there, and private industry, too, has a database of information. These systems do not talk to each other. We are trying to find a system that we can use as a backbone. We need a technological system where the data can be entered once and where, thereafter, anyone who needs it can access it. That system is not in place yet. As Captain Avis mentioned, we are looking at CANMARNET. It is problematic because of the different software being used.

Ideally, I would like to see a system that would allow us to query the name of a suspect vessel in the databank. The response would include everything the government has on that vessel. We do not have that right now. We have to do it individually and basically by hand.

I think those are the two biggest issues with information sharing.

Concerning your first question, yes, communication has improved greatly. I was quite impressed by the Interdepartmental Marine Security Working Group and the cooperation that existed within that group. I have been involved in many government groups, and many times there is not much cooperation. In that case, the government departments put aside their individual agendas and were able to work together to identify common gaps and means of addressing the gaps. Even on that point, there has been an improvement.

The creation of local management teams has also helped the sharing of information. People now physically work together in offices who did not do so before. For example, we have customs people now working with all of our ports. Intelligence people are working with our ports. The port authorities are cooperating to the point that some of them are getting security clearance so we may share investigational information with them.

There are couple of other improvements, including the coastal waters program, the national crime databank project, in which bring all marine security information will be gathered. That will help with information sharing.

Senator Cordy: Did you say Quebec has brought in legislation whereby you cannot share with anyone other than law enforcement agencies?

C'est un des problèmes que nous essayons de régler. Nous avons formé un sous-groupe auquel participe le ministère de la Justice afin d'examiner les divers aspects législatifs du problème pour voir s'il y aurait moyen d'améliorer la fonction de mise en commun des renseignements du point de vue juridique.

Le deuxième problème a été abordé brièvement par le capitaine Avis ce matin, et c'est la technologie. Pratiquement tous les ministères et organismes, et toutes les entreprises du secteur privé également, ont des bases de données. Ces systèmes ne communiquent pas entre eux. Nous essayons de trouver un système que nous pourrions utiliser comme système de base. Nous avons besoin d'un système dans lequel les données peuvent être entrées une fois et être ensuite accessibles à tous ceux qui en ont besoin. Ce système n'est pas encore en place. Comme le capitaine Avis l'a mentionné, nous examinons le système CANMARNET. Cela pose toutefois un problème à cause du logiciel différent qui est utilisé.

Idéalement, j'aimerais voir un système qui nous permettrait d'interroger la base de données à partir du nom d'un navire suspect. La réponse comprendrait tous les renseignements que le gouvernement possède au sujet de ce navire. Nous n'avons pas cela actuellement. Nous devons rassembler ces renseignements de façon individuelle et essentiellement de façon manuelle.

Je crois que ce sont là les deux principaux problèmes en ce qui a trait à la mise en commun des renseignements.

Pour répondre à votre première question, oui, la communication s'est beaucoup améliorée. J'ai été très impressionné par le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et par la collaboration au sein de ce groupe. J'ai participé à de nombreux groupes gouvernementaux et, souvent, la collaboration laisse beaucoup à désirer. Cette fois, les ministères et organismes ont mis de côté leurs intérêts particuliers et ont été capables de travailler ensemble pour cerner les lacunes communes et pour trouver des façons de combler ces lacunes. Même sur ce point, il y a eu une amélioration.

La création d'équipes locales de gestion a également facilité la mise en commun des renseignements. Il y a des gens qui travaillent maintenant ensemble dans des bureaux, ce qui ne se faisait pas avant. Par exemple, nous avons des agents des douanes qui travaillent maintenant avec les autorités portuaires. Nous avons aussi des agents du renseignement qui travaillent avec les autorités portuaires. Ces dernières collaborent au point où certains membres de leur personnel obtiennent des autorisations de sécurité pour que nous puissions partager avec eux les renseignements relatifs à nos enquêtes.

Il y a aussi quelques autres améliorations, notamment le programme des eaux côtières et le projet de banque nationale de données sur la criminalité, qui rassemblera tous les renseignements sur la sûreté maritime. Cela facilitera la mise en commun des renseignements.

Le sénateur Cordy: Avez-vous dit que le Québec avait adopté une mesure législative vous interdisant de partager des renseignements avec quiconque à part d'autres organismes d'application de la loi?

Mr. Hansen: I only saw an e-mail related to that last week, but it did not talk specifically about what the legislation was. It simply said that the Quebec government has now said that information is to at least be restricted between law enforcement and non-law enforcement agencies. That is all I know about it. It was in the form of an e-mail from our C Division.

Senator Cordy: Is there a movement in that direction, or has it been only in Quebec?

Mr. Hansen: That is the only place I have seen it, and again I emphasize it was only an e-mail. I do not know any more details than that. It gives me concern, obviously, because our partners in many cases are not law enforcement.

Senator Cordy: I am from Nova Scotia, which is just one province of Canada. If you were to guard every access to land around Nova Scotia, you would basically need to have people holding hands around the province. How do you address the issue of security at small ports, or not even ports, but just landing areas?

Mr. Hansen: I am familiar with Nova Scotia. I was stationed there for 12 years. It is my home province, in many ways. I was on the dive team, so I know the coast well, too. The difficulty, of course, is resources. We simply do not have the resources to guard all ports.

We have done some things to improve that. I did a presentation three weeks ago to the national gathering of port authorities, where all the port authorities of Canada came together. I told them what we were doing in the area of marine security, not just the RCMP but the whole Interdepartmental Marine Security Working Group. I encouraged them to work with the local police authorities.

The coastal watch program has also been improved across the country. I made a presentation to the Canadian Association of Chiefs of Police, not just the RCMP but all major police forces in Canada, on marine security, encouraging them to create similar teams. In some cases, that has already occurred. I know, for example, that there are many ports where, although there is not a formal management team, informally the people get together and discuss and resolve issues. I also know that at many of the smaller ports, and I would rather not mention them, there are both intelligence probes and investigations underway as we speak.

I think it is improving. However, it is still a challenge because of the amount of coastline Canada has and the number of ports we have. We certainly cannot guard them all.

M. Hansen: J'ai simplement vu un courriel à ce sujet la semaine dernière, mais on n'y précisait pas de quelle mesure législative il s'agissait. Le courriel disait simplement que le gouvernement du Québec avait demandé que les échanges de renseignements entre les organismes d'application de la loi et les autres soient à tout le moins limités. C'est tout ce que je sais. Cette information nous a été transmise sous la forme d'un courriel adressé à notre Division C.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il un mouvement dans cette direction ou est-ce seulement au Québec?

M. Hansen: C'est le seul endroit où j'ai vu cela, et j'insiste encore une fois sur le fait que c'était seulement un courriel. Je n'ai pas d'autres détails à ce sujet. Cela m'inquiète, bien sûr, parce que, dans bien des cas, nos partenaires ne sont pas des organismes d'application de la loi.

Le sénateur Cordy: Je viens de la Nouvelle-Écosse, qui n'est qu'une des provinces canadiennes. Si on voulait surveiller chaque point d'accès à notre territoire autour de la Nouvelle-Écosse, il faudrait essentiellement former une chaîne humaine autour de la province. Comment vous y prenez-vous pour surveiller les petits ports ou même simplement les endroits où il est possible d'accoster?

M. Hansen: Je connais bien la Nouvelle-Écosse. J'y ai été posté pendant 12 ans. C'est ma province à bien des égards. Je faisais partie de l'équipe de plongée, et je connais donc bien la côte. Le problème est évidemment le manque de ressources. Nous n'avons tout simplement pas les ressources nécessaires pour surveiller tous les ports.

Nous avons pris certaines mesures pour améliorer la situation. J'ai présenté un exposé il y a trois semaines à une réunion de toutes les autorités portuaires du Canada. Je leur ai expliqué ce que nous faisons dans le domaine de la sûreté maritime, et je ne veux pas dire seulement la GRC, mais bien tout le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. J'ai encouragé ces gens à travailler avec les autorités policières locales.

Le programme de surveillance côtière a également été amélioré d'un bout à l'autre du pays. J'ai présenté un exposé sur la sûreté maritime à l'Association canadienne des chefs de police, où tous les principaux services de police du Canada sont représentés en plus de la GRC, et j'ai encouragé ces gens à créer des équipes du même genre. Dans certains cas, c'est déjà fait. Je sais, par exemple, qu'il y a de nombreux ports où, même s'il n'existe pas officiellement une équipe de gestion, les gens se réunissent de façon informelle pour discuter de diverses questions et trouver des solutions. Je sais aussi que, dans beaucoup de ports de moindre importance, et je préférerais ne pas les nommer, des missions de reconnaissance et des enquêtes sont actuellement en cours.

Je crois que la situation s'améliore. Cependant, cela reste un défi à cause de la longueur des côtes canadiennes et du nombre de ports que nous avons. Nous ne pouvons certainement pas les surveiller tous.

The other concern could be displacement. If we start concentrating resources on the three major ports, the criminals will become aware of that and start moving to smaller operations at other ports.

Senator Forrestall: My questions will be related to the high Arctic. I ask them with respect to planning for any fleet replacement program you might have.

Given climate warming and the changing nature of the North, as that occurs, I would suspect that there would be a parallel change in commercial and other activity. Among the mix that you are planning for, where it still freezes over up there, what consideration have you given, at the rate we are going, to the mid-term as well as the long term?

Mr. Gadula: Our current deployment for the Arctic, a deployment that is basically restricted to the summer season, includes the *Louis St. Laurent* out of Halifax, the *Terry Fox* out of Halifax, the *Henry Larson*, the *Desgroseillers* and the *Pierre Radisson* out of Quebec, and the *Sir Wilfrid Laurier*, which deploys up into the Western Arctic. This gives us a six-ship coverage during a 90-day operational window.

In addition to that, we are in the process of bringing the *Sir John Franklin* back into the mix. This particular vessel will be funded through a science consortium, and they will do Arctic science work. It is one of our old 1200s.

We believe that to keep the Arctic open, to assist shipping, a minimum of six icebreakers in the 1200 or 1300 class is needed. They could be related to an Arctic class 4 or class 3 type.

In terms of global warming, I expect that the Arctic ice pack will continue to recede. As it recedes, there will probably be a greater need for icebreaker support, not a lesser need. The reason for that is that multi-year will be moving around, as a result of wind and current, and it is this moving ice, not the Arctic solid pack, that is the major problem.

Our view is that there will be a greater need for Canadian government icebreaker support in the Arctic, and we will need, in the capital replacement of Coast Guard ships, to take this into account. The *Louis St. Laurent* is one of our older ships. I was on it when it came out in 1969. It has gone through a mid-life modernization. It has been to the North Pole and is very capable. However, we will have to replace that class of vessel or make arrangements to charter something commercially to provide that kind of service. Clearly, we expect that there will be a greater demand for icebreaking service in the Arctic.

We now have requests for longer seasons into the Port of Churchill, and our current deployment does not allow it. We still have basically this 90-day window.

Others would indicate that, historically, the ice patterns have changed every 50 years in the Arctic, and there have been major freezes and major thaws. Although I am not a scientist, I tend to believe that we are going through a warming period and that as such we will need more ice breakers. Within the plan, we would

L'autre problème qui pourrait se produire est un problème de déplacement. Si nous commençons à concentrer nos ressources dans les trois principaux ports, les criminels s'en rendront compte et déplaceront leurs activités vers d'autres ports.

Le sénateur Forrestall: Mes questions concerneront le Grand Nord, et je les pose dans le contexte de la planification de tout programme de remplacement de la flotte que vous pourriez avoir.

Étant donné le réchauffement de la planète et la nature changeante du Nord, je suis porté à penser que cela entraînera des changements parallèles en ce qui a trait aux activités commerciales et autres. Dans votre planification pour la région arctique, là où les glaces continuent de se former, qu'avez-vous prévu pour le moyen et le long terme compte tenu du rythme où vont les choses?

M. Gadula: Notre déploiement actuel dans l'Arctique, un déploiement qui est essentiellement limité à la saison estivale, comprend le *Louis St. Laurent* et le *Terry Fox*, dont le port d'attache est Halifax, le *Henry Larson*, le *Desgroseillers* et le *Pierre Radisson*, dont le port d'attache est Québec, et le *Sir Wilfrid Laurier*, qui est déployé dans l'ouest de l'Arctique. Nous pouvons donc compter sur six navires durant une période de 90 jours.

En plus de cela, nous sommes en train de remettre le *Sir John Franklin* en service. Ce navire sera financé par un consortium scientifique et fera du travail scientifique dans l'Arctique. C'est un de nos vieux navires de la classe 1200.

Nous croyons que, pour assurer la navigation dans l'Arctique, nous avons besoin d'au moins six brise-glaces de la classe 1200 ou 1300. Ils pourraient être de la classe arctique 3 ou 4.

En ce qui concerne le réchauffement de la planète, je m'attends à ce que la banquise continue de rapetisser, ce qui fait qu'on aura probablement davantage besoin des services des brise-glaces. En effet, on aura des glaces flottantes qui se déplaceront à cause du vent et du courant, et ce sont ces glaces flottantes qui sont le principal problème, et non la banquise polaire.

Selon nous, on aura davantage besoin des services des brise-glaces du gouvernement canadien dans l'Arctique, et il faudra tenir compte de cela dans la planification du remplacement de la flotte de la Garde côtière. Le *Louis St. Laurent* est un de nos plus vieux navires. J'ai travaillé sur ce bateau lorsqu'il est entré en service en 1969. Il a déjà subi une modernisation de mi-durée. Il s'est déjà rendu au pôle nord et est très capable. Cependant, nous devons remplacer cette classe de navire ou prendre des arrangements pour affréter des navires commerciaux pour fournir ces services. Nous nous attendons certainement à ce que la demande de services de brise-glaces dans l'Arctique augmente.

Nous avons maintenant des demandes pour allonger la saison durant laquelle nous desservons le port de Churchill, mais notre déploiement actuel ne nous le permet pas. Essentiellement, nous sommes encore limités à une période de 90 jours.

D'autres diront que, historiquement, la forme des glaces a changé tous les cinquante ans dans l'Arctique, avec des gels importants et des dégels importants. Bien que je ne sois pas un scientifique, j'ai tendance à croire que nous sommes en pleine période de réchauffement et que nous allons donc avoir besoin de

see replacement of the type 1200-1300 capability. We have only one 1300 ship in the Coast Guard fleet, and that is the most powerful icebreaker. The 1200s are the next level down, and we would have to look at replacing the 1300 much sooner than the 1200s. The 1200s are just past their mid-life. The last one we build was in the mid 1980s. We probably have until about 2015 before we need to begin replacing the 1200 type.

The Chairman: Can you translate the 1200 into a class 6 or 7 icebreaker?

Mr. Gadula: The *Henry Larson* is actually an Arctic class 4.

The Chairman: Is that breaking four metres or four feet of ice in a continuous mode?

Mr. Gadula: Let me see if I have the actual specifics with me.

Senator Forrestall: You have forgotten them as well?

Mr. Gadula: We built these ships before the classes were defined, so we have to relate them to the classes. An Arctic class 4 is extended operations in all areas of the Arctic but restricted from winter operations. If we look at some of the old missions, going by memory, I believe we were looking at continuous progress between four and five feet of ice.

Senator Forrestall: I appreciate that. I also appreciate your comment that perhaps we will have to rethink an even larger vessel. I have fond memories of how close we came to putting to work in the Arctic a vessel that had not only this capability, an escort capability, but had police capability, court capability, medical capability and library capability. In other words, it was a pretty multi-purpose vessel. I think it was only the money that shot it down eventually.

Mr. Gadula: It was the Polar Class 8 design.

Senator Forrestall: I do not know that we need to go to the Polar 8 for the next 50 years, given the melting. What about something approaching that but embodying the concepts? I am sure the force would like to have a detachment permanently up there, moving around. I am sure the pending new province would love to have a court that could handle federal matters, moving around and so on, not to mention the medical facility. Do you have any observation or comment about that?

Mr. Gadula: As the Arctic continues to thaw and we have a greater and greater operational window, the expectation and the requirement will be there to provide ship support. Certainly, some of the items you raised are interesting and would add value to the

plus de brise-glace. Le plan doit prévoir le remplacement des navires de la classe 1200 et 1300. La flotte de la Garde côtière compte seulement un 1300, et c'est le brise-glace le plus puissant. Ceux de la classe 1200 sont moins puissants, et nous devrions planifier de remplacer le 1300 bien avant les 1200. Ces derniers viennent à peine de franchir l'étape de la mi-durée. Le plus récent a été construit au milieu des années 80. Nous n'aurons probablement pas à commencer à remplacer les 1200 avant 2015.

Le président: Pouvez-vous transformer les 1200 en brise-glace de la classe arctique 6 ou 7?

M. Gadula: Le *Henry Larson* est en fait un brise-glace de la classe arctique 4.

Le président: Est-ce qu'un navire de ce type avance de façon continue dans des glaces de quatre mètres ou quatre pieds d'épaisseur?

M. Gadula: Je vais voir si j'ai ces détails avec moi.

Le sénateur Forrestall: Vous les avez oubliés?

M. Gadula: Nous avons construit ces navires avant que les classes ne soient définies, ce qui fait que nous devons établir la correspondance entre les navires et les classes. Un brise-glace de la classe arctique 4 peut desservir toutes les régions de l'Arctique, mais pas en hiver. Si nous regardons certaines des anciennes missions, si je me souviens bien, je crois que le navire pouvait avancer de façon continue dans des glaces de quatre à cinq pieds d'épaisseur.

Le sénateur Forrestall: Merci. Je suis également content que vous ayez mentionné que nous devrions peut-être penser à construire un navire encore plus gros. J'ai de bons souvenirs du travail que nous avons fait lorsque nous sommes venus si près de mettre en service dans l'Arctique un navire qui avait non seulement cette capacité d'accompagnement, mais aussi des capacités de service de police, de tribunal, de clinique médicale et de bibliothèque. Autrement dit, c'était un navire très polyvalent. Je crois que le projet a dû être abandonné pour des raisons financières.

M. Gadula: C'était le brise-glace de la classe polaire 8.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas si nous aurons besoin d'un navire de la classe polaire 8 au cours des 50 prochaines années compte tenu de la fonte des glaces. Pourquoi ne pas avoir quelque chose qui se rapproche de cela, en gardant les mêmes concepts? Je suis certain que la GRC aimerait avoir un détachement en permanence dans cette région, un détachement qui pourrait se déplacer. Je suis certain que la future nouvelle province aimerait avoir un tribunal qui pourrait entendre les causes fédérales en se déplaçant au besoin, sans parler des installations médicales. Avez-vous une observation à faire à ce sujet?

M. Gadula: À mesure que la fonte continue dans l'Arctique et que notre période d'activité dans cette région ne cesse de s'accroître, les besoins en matière d'aide à la navigation augmenteront également. Certains des concepts que vous avez

25 Arctic communities that are spread all over the Arctic. They could form an adjunct to the current fly-in services out of Iqaluit.

One of the earlier observations when the *Polar 8* was being discussed was that it is probably an ideal forum for a coordination centre that would deal with the Arctic operations, as well as delivering both air and land search and rescue throughout that archipelago.

I would say that some of your comments are timely still.

Senator Forrestall: What happened to the United States? They had a *Polar 7* or two, did they not?

Mr. Gadula: They built the *Polar Sea* and the *Polar Star*. I had the chance to sail in the Western Arctic, basically off Alaska, to see what their operations were like. They actually required some assistance from some of our Coast Guard ships while they were up there. I like to think it was because our masters tend to have 10, 15 and 20 years of experience in the ice while the U.S. Coast Guard takes a more rotational approach. They are good ships and a complement both to their own work in Alaska and to the Canadian Arctic when they are there.

Senator Forrestall: It is an area that I do not think we should continue to neglect. We know that hundreds of millions of dollars were spent by the private sector in perfecting the ice control facility there.

Let me turn to border integrity. In any of your conversations with Homeland Security, has the question of the Arctic from a maritime point of view been raised? If so, in what context has it been raised? Are the Americans concerned about what we are doing in the Arctic?

The Chairman: And if not, why not?

Mr. Gadula: Thank you for that clarification. I will begin, and then I will ask Mr. Meisner to jump in.

I go back to my past job as regional director, where I had responsibility for the Arctic region. Through forums attended by industry and, on occasion, some of the SAR forces from the U.S. Coast Guard, we shared our interest in the Arctic, which is different from the rest of the country.

An area we probed at that time is one that is currently being probed by the working group on security. It had to do with whether or not NORDREG should be made compulsory. There was this issue around the Northwest Passage, the argument being whether it was internal waters to Canada or an international strait with the right of free passage.

mentionnés sont intéressants et seraient d'une grande utilité pour les 25 collectivités réparties dans l'Arctique. Ils pourraient s'ajouter aux services actuels qui sont offerts à partir d'Iqaluit et qui nécessitent des déplacements en avion.

On avait dit, lors des discussions sur la possibilité de construire un brise-glace de la classe polaire 8, que ce serait probablement le moyen idéal d'établir un centre de coordination qui dirigerait les opérations dans l'Arctique et qui offrirait des services de recherche et de sauvetage sur terre et en mer dans l'ensemble de l'archipel.

Je dirais que certaines de vos remarques sont encore pertinentes aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Qu'est-il arrivé aux États-Unis? Ils avaient un ou deux brise-glace de la classe polaire 7, n'est-ce pas?

M. Gadula: Ils ont construit le *Polar Sea* et le *Polar Star*. J'ai eu la chance de naviguer avec eux dans l'ouest de l'Arctique, essentiellement au large de l'Alaska, pour voir le genre d'opérations qu'ils effectuaient. Ils ont en fait eu besoin de l'aide de certains de nos navires de la Garde côtière pendant qu'ils étaient là-bas. Je pense que c'est parce que nos capitaines ont en général 10, 15 ou 20 ans d'expérience de la navigation dans les glaces, alors que l'approche de la Garde côtière américaine est davantage fondée sur un système de rotation. Ce sont de bons navires qui jouent un rôle utile en Alaska et dans l'Arctique canadien lorsqu'ils y sont.

Le sénateur Forrestall: Je crois que c'est une région que nous ne devrions pas continuer de négliger. Nous savons que le secteur privé a dépensé des centaines de millions de dollars pour y établir le centre de contrôle des glaces.

Je vais maintenant parler de l'intégrité de la frontière. Dans vos conversations avec les gens du Bureau de la sécurité intérieure, la question de l'Arctique du point de vue maritime a-t-elle été soulevée? Dans l'affirmative, dans quel contexte a-t-elle été soulevée? Les Américains se préoccupent-ils de ce que nous faisons dans l'Arctique?

Le président: Et si non, pourquoi ne s'en préoccupent-ils pas?

M. Gadula: Merci d'avoir apporté cette précision. Je vais commencer à répondre, puis je vais demander à M. Meisner de prendre la relève.

Je retourne à l'époque où j'étais directeur régional et où j'étais responsable de la région de l'Arctique. Lors de tribunes auxquelles participaient l'industrie et, à l'occasion, certaines des équipes de recherche et de sauvetage de la Garde côtière américaine, nous avons discuté de notre intérêt à l'égard de l'Arctique, région qui diffère du reste du pays.

Nous avons examiné à ce moment-là un aspect que le groupe de travail sur la sûreté maritime est en train d'examiner actuellement. Les discussions portaient sur la nécessité de rendre le système NORDREG obligatoire ou non. Il y avait la question du passage du Nord-Ouest, où l'on se demandait s'il faisait partie des eaux intérieures du Canada ou s'il s'agissait d'un détroit international avec droit de libre passage.

My view then, and it still remains, is that if you want to increase security in the Arctic region you should make those reporting systems mandatory, not voluntary, for vessels transiting the area. This is a question on which DFAIT has a different opinion. The discussion continues.

We have had occasion, and I cannot remember the specifics, where ships, unbeknownst to anyone, suddenly showed up in the Arctic. They were sighted by local inhabitants and reported to the Coast Guard, which information we passed on. This tells me that as the waterways open up it will be easier for vessels to go into remote areas where we do not have radar or satellite coverage.

Mr. Meisner: It is an issue that the Interdepartmental Marine Security Working Group is looking at. There have been no discussions with the U.S. on it, but there will be in the upcoming months, as we develop the position that Canada, through DFAIT, wants to take on it.

Senator Forrestall: Until we settle the question of the passage, make sure they pay their share, whatever it is.

I was interested in the comments that RCMP headquarters is restructuring to move Customs and Excise, Immigration, IBETs and federal enforcement under border integrity. I have never heard of border integrity before. Can you give me an explanation of it?

Mr. Hansen: It was a decision made to put different branches with commonalities together. For example, many of the areas under my program deal with the border, including marine security, among others. Obviously, with IMP it is the same thing. Sometimes, we are dealing with the same players. Yet, we wanted to be sure there were no stovepipes within our own organization. Although each branch retains its normal status, they all come under one umbrella, reporting to one officer who is responsible for the whole area of border integrity.

Senator Forrestall: Is that a Canadian initiative?

Mr. Hansen: It is not Homeland Security. It is only within the RCMP. What we are seeing is the same structure being mirrored in some of the divisions. Some of our divisions are putting the IMP and customs resources under one shop. The idea is that they can be moved to wherever the greatest need is, no matter what, as long as it involves a border.

Senator Forrestall: In this respect, would your planning have been passed along to Homeland Security and Secretary Ridge?

Je pensais à l'époque, et je le pense encore, que, si on veut accroître la sécurité dans la région de l'Arctique, on doit rendre ces systèmes obligatoires, et non volontaires, pour les navires qui passent dans ce secteur. Le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) a une opinion différente sur cette question. Les discussions se poursuivent.

Il est arrivé, et je ne me souviens pas des détails exacts, que des navires que personne ne connaissait arrivent soudainement dans l'Arctique. Ils étaient aperçus par des habitants locaux et leur présence était signalée à la Garde côtière. Nous transmettions alors ces renseignements aux autorités compétentes. Cela me dit que, à mesure que les voies navigables s'ouvriront, il sera plus facile pour les navires de se rendre dans des régions éloignées où il n'y a pas de surveillance par radar ou par satellite.

M. Meisner: C'est une question que le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime examine actuellement. Il n'y a pas encore eu de discussions avec les États-Unis à ce sujet, mais il y en aura au cours des prochains mois lorsque nous aurons établi, par l'intermédiaire du MAECI, la position que le Canada adoptera dans ce dossier.

Le sénateur Forrestall: Jusqu'à ce que nous réglions la question du passage, assurez-vous qu'ils paient leur part, quelle qu'elle soit.

J'ai trouvé cela intéressant d'entendre dire que la Direction générale de la GRC était en train de procéder à une restructuration pour regrouper, dans le grand secteur de l'intégrité de la frontière, ses services concernant les douanes et l'accise, l'immigration, les équipes intégrées de la police des frontières et l'application des lois fédérales. Je n'ai jamais entendu parler de cela auparavant. Pouvez-vous me donner des explications à ce sujet?

M. Hansen: C'est une décision qui a été prise pour regrouper divers services ayant des intérêts communs. Par exemple, beaucoup de domaines faisant partie de mon programme concernent la frontière, y compris, entre autres, la sûreté maritime. C'est évidemment la même chose pour le service de l'immigration et des passeports. Parfois, nous avons affaire aux mêmes intervenants. Pourtant, nous voulions être certains qu'il n'y avait pas de cloisonnement au sein de notre organisation. Même si chacun de ces services conserve son statut normal, ils sont regroupés dans un même secteur et relèvent d'un officier qui est responsable de toute la question de l'intégrité de la frontière.

Le sénateur Forrestall: Est-ce là une initiative canadienne?

M. Hansen: Cela ne vient pas du Bureau de la sécurité intérieure des États-Unis. C'est seulement à la GRC. Ce que nous voyons, c'est que cette même structure est reproduite dans certaines des divisions. Certaines de nos divisions regroupent leurs ressources du service de l'immigration et des passeports et celles du service des douanes. L'idée est qu'elles peuvent être envoyées là où le besoin se fait le plus sentir, pourvu qu'il s'agisse d'une frontière.

Le sénateur Forrestall: À cet égard, avez-vous informé le Bureau de la sécurité intérieure et le secrétaire Ridge de vos plans?

Mr. Hansen: I know the director general of border integrity has met with people from Homeland Security. He has made presentations in Colorado on the structure of the RCMP, as well as to other groups down there. Certainly, they are aware of it.

Senator Banks: Can you rent a big icebreaker? You said you might be able to charter a big icebreaker.

Mr. Gadula: In the past, we have chartered vessels with an Arctic ice capability. Often, these vessels are built by the oil companies. When they are on the market, they are available for charter. We have done that in the short term.

Senator Banks: Superintendent, you mentioned in your opening remarks that you were concerned about the lack of capability of the force to board and inspect ships in the St. Lawrence Seaway. I guess you would not be able to use a naval vessel because they do not go there. Why would you have a particular lack of capacity to conduct an armed boarding in the St. Lawrence Seaway? Would not the Coast Guard say, "We will take you there"?

Mr. Hansen: It is not just a matter of getting a platform. We have done 23 armed boardings in the last five years. All but one have been on either coast. There has never been a need in the past to conduct them. Therefore, we have not built that capability. We have some resources that are trained in emergency response teams. In other words, they are trained to do assaults on land. However, they are not trained in the central region, nor do they have the equipment to conduct armed shipboardings at sea.

Senator Banks: If you wanted to do that, you would need to move somebody from Halifax to Montreal, for example, would you not?

Mr. Hansen: There are several options, which we are still discussing. One would be to bring people in from either coast, along with the equipment. Again, it will depend on things like time.

As well, we are talking to the OPP and the SQ, although they do not have the capability either.

Finally, if it were serious urgent, there is also the possibility of JTF2.

There are some other options available.

Senator Banks: Would JTF2 have training to do shipboarding?

Mr. Hansen: Yes.

M. Hansen: Je sais que le directeur général de l'intégrité de la frontière a rencontré des représentants du Bureau de la sécurité intérieure. Il a présenté des exposés au Colorado sur la structure de la GRC et a discuté de cette question avec d'autres groupes aux États-Unis. Les Américains sont certainement au courant de nos plans.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous affréter un gros brise-glace? Vous avez dit qu'il se pourrait que vous puissiez le faire.

M. Gadula: Nous avons déjà affréte des navires capables de naviguer dans les glaces de l'Arctique. Souvent, ces navires sont construits par les pétrolières. Lorsqu'ils sont sur le marché, ils peuvent être affrétés. C'est quelque chose que nous avons déjà fait à court terme.

Le sénateur Banks: Monsieur le surintendant, vous avez mentionné dans vos remarques préliminaires que vous étiez inquiet parce que la GRC n'a pas la capacité d'arraisonner et d'inspecter des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Je suppose que vous ne pourriez pas utiliser un navire militaire parce qu'ils ne vont pas là. Pourquoi seriez-vous incapables d'effectuer un arraisonnement armé dans la Voie maritime du Saint-Laurent? La Garde côtière ne vous emmènerait-elle pas là où vous devriez vous rendre?

M. Hansen: Ce n'est pas seulement une question de transport. Nous avons effectué 23 arraisonnements armés au cours des cinq dernières années. Tous, sauf un, étaient sur l'une ou l'autre des côtes. Nous n'avons jamais eu besoin d'effectuer ce genre d'arraisonnements dans le passé et nous n'avons donc pas développé cette capacité. Nous avons des ressources qui sont formées pour faire partie de groupes tactiques d'intervention. Autrement dit, ces gens sont formés pour effectuer des assauts terrestres. Cependant, dans la région du centre, nos gens ne sont pas formés pour effectuer des arraisonnements armés en mer et n'ont pas l'équipement nécessaire.

Le sénateur Banks: Si vous vouliez faire cela, vous devriez faire venir des gens de Halifax à Montréal, par exemple, n'est-ce pas?

M. Hansen: Il y a plusieurs options, dont nous discutons encore. L'une d'entre elles serait de faire venir des gens de l'une des deux côtes, ainsi que l'équipement nécessaire. Encore une fois, cela dépendra de facteurs comme le temps dont nous disposons.

Nous discutons également de cette question avec la Police provinciale de l'Ontario et la Sûreté du Québec, même si elles n'ont pas cette capacité non plus.

Enfin, s'il y avait une urgence grave, nous pourrions toujours faire appel à la FOI 2.

Il y a aussi certaines autres options possibles.

Le sénateur Banks: La FOI 2 est-elle formée pour arraisonner des navires?

M. Hansen: Oui.

The Chairman: Why would it be any different from boarding a vessel on the high seas? We are seeing people come from helicopters. We are seeing people go out on Zodiacs. What is the difference?

Mr. Hansen: It is not much different, except we do not have the resources, equipment or training in the central region as opposed to either coast. We have not had the need to develop it.

The Chairman: Do you not have the capacity to get it from Halifax to Quebec City?

Mr. Hansen: We do, but it is limited because it would take time. It would be a matter of the length of time that we had to respond.

The Chairman: If you said, "Go today," could you not have somebody there at six o'clock tonight?

Mr. Hansen: That would be pushing it a bit, but we could have somebody there tomorrow with the equipment, depending on where in the St. Lawrence or Great Lakes it was.

Senator Banks: You talked about the concentration of surveillance and enforcement at our three major ports. That is the point behind the recommendations made by us and others about layered surveillance and moving it further out. I presume you would agree with that.

Given that, do you think that it would be a good idea to combine in one agency that is easy to command and operate all of the agencies that are now responsible for marine security offshore? Would that not be better than trying to bring all these things together?

Mr. Hansen: It would be difficult because we have 16 different agencies that are part of the Interdepartmental Marine Security Working Group.

Senator Banks: The tail is wagging the dog. I understand that all the groups are different and they all have their own bailiwick, but we have to look at the situation from the opposite end, identify the problem and determine to solve it. It seems to me that the best way to solve the problem might not be to say that we must ensure that 16 different agencies have, from time to time, different responsibilities. That would not be an answer that would occur to most rational people. Would it not make sense to have somebody in charge of offshore matters and move that parameter out?

Mr. Hansen: With respect to the national security threat, the RCMP are responsible under the Security Offences Act. I am familiar with what has happened in the States with Homeland Security. You must consider that there are many players other than the 16 government departments. There are police forces of jurisdiction and the port authorities.

Senator Banks: Let's say that the threat is 40-miles offshore. What would happen? You are the police force of jurisdiction.

Le président: Pourquoi serait-ce différent de l'arraisonnement d'un navire en haute mer? Nous voyons des gens se servir d'hélicoptères ou de canots pneumatiques pour arraisonner des navires. Quelle est la différence?

M. Hansen: Ce n'est pas très différent, sauf que nous n'avons pas les ressources, l'équipement ni la formation nécessaires dans la région du centre, alors que nous l'avons sur les deux côtes. Nous n'avons pas encore eu besoin de développer cette capacité.

Le président: N'êtes-vous pas capables de faire venir les ressources nécessaires de Halifax à Québec?

M. Hansen: Oui, mais cette option est limitée parce que cela prendrait du temps. Cela dépendra du temps que nous avons pour réagir.

Le président: Si vous demandiez à des gens d'y aller aujourd'hui, ne pourraient-ils pas être là à 18 heures ce soir?

M. Hansen: Ce serait un peu trop demander, mais nous pourrions avoir des gens sur les lieux demain avec l'équipement nécessaire, selon l'endroit exact où ils devraient se rendre sur le Saint-Laurent ou dans les Grands Lacs.

Le sénateur Banks: Vous avez parlé de la concentration des efforts de surveillance et d'application de la loi dans les trois principaux ports. C'est ce qui ressortait des recommandations faites par nous et par d'autres au sujet de la surveillance portuaire élargie. Je suppose que vous êtes d'accord avec nous sur ce point.

Dans ce contexte, croyez-vous que ce serait une bonne idée de regrouper en un seul organisme qui serait facile à diriger tous les organismes qui sont actuellement responsables de la sûreté maritime au large des côtes? Ne serait-ce pas plus facile que d'essayer de coordonner les activités de tous ces organismes?

M. Hansen: Ce serait difficile parce que nous avons 16 organismes différents qui font partie du groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Le sénateur Banks: C'est la queue qui commande la tête. Je comprends que tous les groupes sont différents et qu'ils ont tous leur propre secteur de compétence, mais nous devons regarder la situation à l'inverse, cerner le problème et trouver une façon de le régler. Il me semble que la meilleure façon d'y arriver n'est pas de dire que nous devons nous assurer que 16 organismes différents ont, de temps en temps, des responsabilités différentes. Ce n'est pas là la réponse qui vient naturellement à l'esprit de la plupart des gens sensés. Ne serait-il pas plus sensé d'avoir un seul service qui soit responsable des questions relatives à la sécurité au large des côtes et d'élargir le périmètre?

M. Hansen: Pour ce qui est des menaces à la sécurité nationale, la GRC a des responsabilités à assumer en vertu de la Loi sur les infractions en matière de sécurité. Je sais ce qui s'est passé aux États-Unis avec le Bureau de la sécurité intérieure. Vous devez tenir compte du fait qu'il y a bien d'autres intervenants en plus des 16 ministères et organismes gouvernementaux. Il y a les services de police locaux et les autorités portuaires.

Le sénateur Banks: Disons que la menace est à 40 milles au large des côtes. Qu'arriverait-il? C'est votre service de police qui serait responsable dans un tel cas.

Mr. Hansen: It would depend on the threat. Once it is identified as a terrorist threat, then our national operations centre would become engaged. It would direct the operations and bring the key people on board from all government departments including DND. The local Divisional Emergency Operations Centre off the coast of Nova Scotia would also open.

Senator Banks: That is part of my question: When some weird thing happens 10 or 15-miles offshore, we may not know what it is. We do not know whether it is terrorists or whether somebody needs help. What we do not want to happen is to have everyone saying, "I don't know if it's my responsibility. Whose responsibility is it?" Should there not be one button to push?

Mr. Hansen: If there were any possibility that it could be terrorist or criminal activity, then it would be the responsibility of the local emergency team, whether it originated with Transport Canada or whatever.

I know that you are suggesting that the great unknown is out there with a strange vessel. You have to decide what to do with the vessel. That actually happens to a certain extent. Canada Customs and Revenue Agency targets vessels all the time for further examination. The call on the vessel might come in from coastal watch.

Senator Banks: CCRA, according to what you said, is responsible for interdicting, examination and identifying problem vessels, but they do not have any teeth. They cannot push their way through a door.

Mr. Hansen: We would assist them. At the ports of entry, they are the first response under the Customs Act. They are the first level of Canadian authority.

Senator Banks: If we want to deal with the question of the number of ports at which we do not have permanent people, and if we want to move that fence out further into the ocean and interdict or examine, or at least identify, people further away before they have a chance to get into a little port that is unattended, one way would be to put somebody on board and do some inspections.

Mr. Hansen: You are correct. One way would be that. You are touching upon the information sharing that we mentioned earlier.

Senator Banks: Is that happening?

Mr. Hansen: It is not happening as well as it should be.

Senator Banks: What is in the way?

Mr. Hansen: There are two issues. One issue is legal, and the other is technical.

Senator Banks: The legal one has to do with privacy. What is the technical issue?

M. Hansen: Cela dépendrait de la menace. Une fois qu'on aurait déterminé qu'il s'agit d'une menace terroriste, le problème serait confié à notre Centre national des opérations. C'est lui qui dirigerait les opérations et qui ferait appel aux personnes-clés venant de divers ministères et organismes, y compris la Défense nationale. Le Centre divisionnaire des opérations d'urgence en Nouvelle-Écosse entrerait également en action.

Le sénateur Banks: Ce qui suit fait aussi partie de ma question: lorsque quelque chose d'étrange se passe à 10 ou 15 milles au large des côtes, il se peut que nous ne sachions pas exactement ce dont il s'agit. Nous ne savons pas s'il s'agit de terroristes ou de quelqu'un qui a besoin d'aide. Ce que nous ne voulons pas voir se produire, c'est que chacun des organismes se mette à dire qu'il ne sait pas si c'est sa responsabilité. Ne devrait-il pas y avoir un seul bouton sur lequel on pourrait appuyer?

M. Hansen: S'il était possible qu'il s'agisse d'une activité terroriste ou criminelle, ce serait l'équipe d'urgence locale qui serait responsable, qu'elle relève de Transports Canada ou de qui que ce soit d'autre.

Je sais que vous donnez l'exemple d'un navire suspect qui est dans nos eaux sans qu'on sache ce qu'il est en train de faire. Il faut décider quoi faire avec ce navire. Cela arrive parfois, dans une certaine mesure. L'Agence des douanes et du revenu du Canada cible souvent des navires pour les soumettre à un examen minutieux. L'appel concernant ce navire vient parfois de notre service de surveillance côtière.

Le sénateur Banks: D'après ce que vous avez dit, l'ADRC a la responsabilité d'interdire, d'examiner et d'identifier les navires problèmes, mais elle n'a pas suffisamment de pouvoirs. Elle ne peut pas défoncer une porte.

M. Hansen: Nous l'aiderions. Aux points d'entrée, c'est l'ARDC qui est l'organisme de première ligne aux termes de la Loi sur les douanes. Ses agents sont les autorités canadiennes de premier niveau.

Le sénateur Banks: Si nous voulions régler la question du nombre de ports qui sont sans surveillance permanente et si nous voulions élargir le périmètre pour pouvoir interdire ou examiner ou au moins identifier les navires plus loin au large des côtes avant qu'ils n'aient la chance d'entrer dans un petit port non surveillé, un moyen d'y arriver serait d'avoir quelqu'un à bord qui pourrait faire des inspections.

M. Hansen: Vous avez raison. Ce serait une possibilité. Cela revient à la question du partage des renseignements que nous avons mentionnée plus tôt.

Le sénateur Banks: Est-ce que cela se fait?

M. Hansen: Pas autant que cela devrait se faire.

Le sénateur Banks: Quels sont les obstacles?

M. Hansen: Il y a deux obstacles, un de nature juridique, et l'autre de nature technique.

Le sénateur Banks: Celui de nature juridique concerne la protection de la vie privée. Quel est celui de nature technique?

Mr. Hansen: Currently, we do not have one data bank that communicates with everyone. The CANMAR study will tell us if we could use it as a platform. We are depending on people, working relationships and MOUs. I would rather depend on both people and technology, if I could.

The Chairman: Things change. You are saying that you will run this operation from an operations centre someplace.

Mr. Hansen: There are two op centres. There is a national operational centre in Ottawa, the headquarters, and that is automatically activated. That office has links to all the divisions and government departments. A second centre called the Divisional Emergency Operations Centre, DEOC, would also be activated.

The Chairman: Where is it in Nova Scotia?

Mr. Hansen: It is in Halifax.

The Chairman: Where is it in British Columbia?

Mr. Hansen: In Vancouver.

The Chairman: What about Esquimalt.

Mr. Hansen: It would not be there. It is run out of divisional headquarters in Vancouver.

The Chairman: There will be situations which will be run out of Esquimalt. Why do we have all these command centres when you could consolidate them, bring all the expertise to one spot, share information around the same table and have the decisions made by somebody there? You describe a model that has a multiplicity of things. We are puzzled over the duplication.

Mr. Hansen: I am not sure that it would be considered duplication. Our DEOCs have specialized equipment that is not easily mobile.

In addition, if there is an incident at a particular location, there will be an incident commander. We will have resources on site.

I would not want to convey the impression that everything would be run from Ottawa or division headquarters. That is not the case.

Senator Banks: The chairman is not asking that question. Here is the situation. There a ship off the West Coast of Vancouver Island, and there is something suspicious. There is a Department of National Defence operational command centre in Esquimalt. There is an RCMP command centre in Vancouver.

Mr. Hansen: That is right.

Senator Banks: Why? They are both concerned with the same information. They are getting the same information about the same ship in the same situation. We have a communications problem, because we have two command centres. No one knows

M. Hansen: Actuellement, nous n'avons pas une banque de données accessible à tous les intervenants. L'étude sur CANMAR nous dira si nous pouvons nous servir de ce système comme plateforme. Nous devons compter sur les gens, la collaboration et les protocoles d'entente. J'aimerais mieux que nous puissions compter à la fois sur les gens et sur la technologie, si c'était possible.

Le président: Les choses changent. Vous disiez que vous dirigeriez ce genre d'opération depuis un centre des opérations à quelque part.

M. Hansen: Il y a deux centres des opérations. Il y a le Centre national des opérations, à Ottawa, à la Direction générale, qui est activé automatiquement. Ce bureau est en liaison avec toutes les divisions et les divers ministères et organismes gouvernementaux. Un deuxième centre appelé Centre divisionnaire des opérations d'urgence, CDOU, serait également activé.

Le président: Où est situé ce centre en Nouvelle-Écosse?

M. Hansen: Il est situé à Halifax.

Le président: Où est-il situé en Colombie-Britannique?

M. Hansen: À Vancouver.

Le président: Pourquoi pas à Esquimalt?

M. Hansen: Il ne peut pas être à cet endroit. Il relève du quartier général divisionnaire à Vancouver.

Le président: Il y aura des situations qui nécessiteront une intervention dirigée depuis Esquimalt. Pourquoi avoir tous ces centres de commandement alors qu'on pourrait les regrouper, concentrer toute l'expertise à un seul endroit, partager les renseignements autour de la même table et avoir quelqu'un là qui puisse prendre les décisions? Vous décrivez un modèle comportant de multiples éléments. Nous comprenons mal tous ces dédoublements.

M. Hansen: Je ne suis pas certain qu'on puisse voir cela comme des dédoublements. Nos centres divisionnaires des opérations d'urgence ont de l'équipement spécialisé qui ne se transporte pas facilement.

De plus, si un incident survient à un endroit en particulier, il y aura un commandant du lieu de l'incident. Nous aurons des ressources sur place.

Je ne veux pas donner l'impression que toutes les opérations seraient dirigées depuis Ottawa ou depuis le quartier général divisionnaire. Ce n'est pas le cas.

Le sénateur Banks: Ce n'est pas là la question que le président a posée. Voici la situation. Il y a un navire suspect au large de la côte ouest de l'île de Vancouver. On a le centre de commandement opérationnel de la Défense nationale à Esquimalt. On a le Centre divisionnaire des opérations d'urgence de la GRC à Vancouver.

M. Hansen: C'est exact.

Le sénateur Banks: Pourquoi? Ils s'intéressent tous deux aux mêmes renseignements. Ils reçoivent tous deux les mêmes renseignements au sujet du même navire dans la même situation. Nous avons un problème de communication parce

yet whose responsibility this incident will be, but there are two communication centres creating a communications issue. That would not exist if the blips on the radar or the information were coming into one place. Next to you would be a sailor and next to him would be a CCRA fellow. That would be an operational command centre instead of there a centre, here a centre, everywhere a centre.

Mr. Hansen: That is what happens. That is exactly what you have in both the national and divisional centres. In the room, there is RCMP, DND and everyone that is involved.

Senator Banks: In the one in Ottawa?

Mr. Hansen: In every division. In the national room, there would be my counterparts from other government departments. In the divisional one, there would be counterparts from DND or whoever is involved.

Senator Banks: Could we do away with the DND operations centre in Esquimalt then?

Mr. Hansen: I would imagine that there are uses for that DND centre other than marine security. There are other uses for our centres as well. For example, NOC is used for incidents other than marine security. An example is 9/11.

Senator Banks: I am not convinced that we would not be better off without whatever communication shortcomings must exist between a command centre in Esquimalt and one in Vancouver.

The Chairman: Does your command centre in Vancouver have redundancy? If you have a problem there, is there a backup?

Mr. Hansen: I am not sure to be honest. I know that there is a back-up for computer systems. Whether they could move from one centre to another, I do not know. They would develop some capability I would imagine.

The Chairman: We have been to the emergency response centre in Vancouver. It is a nice facility. They have it set up with 9-1-1. They described to us a terrific backup centre in another part of town altogether. I would hate to have to do an inventory of command centres in town.

It strikes us that an extraordinary amount of coordination goes on. We are looking at this happening with the SARS epidemic. A certain amount of talk is going on between the command centre here and Health Canada. A centre is being run out of Queen's Park and centres being run out of each municipality. There is also communication back and forth between the hospitals.

que nous avons deux centres de commandement. Personne ne sait encore de qui relève l'incident, mais il y a deux centres de commandement, ce qui crée un problème de communication. Ce ne serait pas le cas si les échos sur le radar ou les renseignements arrivaient tous au même endroit. Il y aurait un marin à côté de vous, et un agent de l'ADRC à côté de lui. Il y aurait un seul centre de commandement et non plusieurs.

M. Hansen: C'est ce qui se passe. C'est exactement ce que nous avons au centre national et au centre divisionnaire. Dans la salle, il y a la GRC, la Défense nationale et toutes les autres parties intéressées.

Le sénateur Banks: Dans celui qui est situé à Ottawa?

M. Hansen: Dans chaque division. Au centre national, il y aurait mes homologues des autres ministères et organismes gouvernementaux. Au centre divisionnaire, il y aurait des homologues de la Défense nationale ou de toute autre partie intéressée.

Le sénateur Banks: Pourrions-nous alors nous passer du centre de commandement opérationnel de la Défense nationale à Esquimalt?

M. Hansen: J'imagine que ce centre peut servir à des fins autres que la sûreté maritime. Nos centres peuvent servir à d'autres fins aussi. Par exemple, on se sert du CNO pour des incidents qui ne sont pas liés à la sûreté maritime. Les événements du 11 septembre en sont un exemple.

Le sénateur Banks: Je ne suis pas convaincu qu'il ne serait pas préférable d'éliminer tout problème de communication qui doit certainement exister entre le centre de commandement d'Esquimalt et celui de Vancouver.

Le président: Votre centre de commandement à Vancouver est-il bien appuyé? Si vous avez un problème là-bas, y a-t-il des installations de secours?

M. Hansen: Je vous dirai franchement que je ne suis pas certain. Je sais qu'il y a des systèmes de secours pour ce qui est des systèmes informatiques. Je ne sais cependant pas s'ils pourraient être déplacés d'un centre à un autre. J'imagine qu'on trouverait un moyen de régler le problème.

Le président: Nous sommes allés au Centre divisionnaire des opérations d'urgence à Vancouver. Ce sont de belles installations, qui sont branchées sur le 9-1-1. Les gens là-bas nous ont décrit un magnifique centre de secours situé dans un autre secteur de la ville. Je ne voudrais pas avoir à faire l'inventaire de tous les centres de commandement qui existent là-bas.

Nous sommes frappés par tout le travail de coordination qui doit se faire. Nous voyons cela aussi dans le contexte de l'épidémie de SRAS. Il y a un certain niveau de communication entre le centre de commandement ici et Santé Canada. Il y a aussi un centre à Queen's Park et des centres dans chacune des municipalités. Et il y a aussi les hôpitaux qui sont en communication.

We visualize this happening whenever the balloon goes up just about anywhere. We wonder why people cannot make some efforts to anticipate these sorts of problems, and consolidate systems so there is a better focus, less redundancy and easier communications.

We get feeling that the wheel gets reinvented with every crisis, and that there is a perverse pride in this country that we will muddle through and be okay. Perhaps that is part of the Canadian character, but it seems to us that, every now and then, events like 9/11 give us a chance to stop and think whether we can actually do it better. If we think about it in advance, could not we consolidate some of these things and make them function? We are looking for feedback from the system that says, "Yes, we can consolidate some of these," and, "Yes, we do not have to have our own system. We think ours can be accommodated in a broader context, with all of our needs still being met, but in a coordinated fashion." Do you see any opportunity for that?

Mr. Hansen: I certainly think that we need better integration than we have. The command centres that we have are physical locations. They are there basically for convenience, all the facilities and so on. They even have kitchen facilities, so that if people have to stay there 24 hours, they can.

If that centre were not available for some reason, let us say there were two crises on the go, we would be put in the position of using somewhere else, whether it would be DND set up or something else. That is what we would have to do. We would rise to the occasion. To have one command centre for all eventualities, I think, would be difficult.

For example, the Coast Guard deals with situations that are different from those dealt with by the RCMP or DND. If we were in a situation where their facility was in use and we had a need for it, who would get priority? I understand what you are saying, but I think it may be difficult to have one-stop shopping, where there is one command centre for any eventuality.

Our is the lead agency in terms of a terrorist attack. Right now, this is where the command centre is set up. If that needed to be changed, it could be.

Senator Banks: To revert to questions of planning, I am sure you have had occasion to refer to our report in which we made recommendations about having a national maritime security plan. This morning we asked the following question of two different people, who are both members of the Interdepartmental Marine Security Working Group, and we got two different answers. The question was: Is there going to be a plan? In one case, we got the answer, "No, that is not the purpose of it," if I recall correctly;

Nous voyons cela partout où un problème survient. Nous nous demandons pourquoi les gens ne font pas des efforts pour prévoir ce genre de chose et pour regrouper les systèmes afin de pouvoir réagir de façon plus efficace, réduire les doublons et faciliter la communication.

Nous avons l'impression qu'on réinvente la roue chaque fois qu'une crise se produit et que les gens ici tirent une fierté un peu perverse du fait que nous finissons toujours par nous tirer d'affaire. C'est peut-être un trait de caractère propre aux Canadiens, mais il nous semble que, de temps en temps, des événements comme ceux du 11 septembre nous donnent la chance de réfléchir pour voir si nous ne pourrions pas mieux faire les choses. Si nous y pensons, ne pourrions-nous pas regrouper certains de ces systèmes et en assurer le fonctionnement efficace? Nous voulons entendre les divers intervenants dire «Oui, nous pouvons regrouper certains de ces systèmes» et «Oui, nous n'avons pas besoin de notre propre système; nous croyons que notre système peut être intégré à un système plus vaste qui répondrait à tous nos besoins, mais de façon coordonnée». Voyez-vous cela comme une possibilité?

M. Hansen: Je crois certainement que nous avons besoin d'une meilleure intégration. Les centres de commandement que nous avons sont des lieux physiques. Ils sont là essentiellement pour répondre aux besoins, avec toutes les installations et ainsi de suite. Ils sont même équipés de cuisines afin que les gens puissent y rester 24 heures si c'est nécessaire.

Si ce centre n'était pas disponible pour quelque raison que ce soit, disons s'il y avait deux crises en même temps, nous serions obligés d'utiliser un autre endroit, qu'il soit établi par la Défense nationale ou par qui que ce soit d'autre. C'est ce que nous devrions faire. Nous trouverions une solution. À mon avis, il serait difficile d'avoir un seul centre de commandement pour toutes les situations d'urgence.

Par exemple, la Garde côtière doit intervenir dans des situations différentes de celles qui nécessitent l'intervention de la GRC ou de la Défense nationale. Si nous étions dans une situation où les installations étaient utilisées et nous en avions besoin, qui aurait la priorité? Je comprends ce que vous dites, mais je crois qu'il serait difficile d'avoir un seul centre de commandement pour toutes les situations d'urgence.

C'est notre organisme qui a le premier rôle en cas d'attaque terroriste. Actuellement, c'est de cette façon que le centre de commandement est établi. S'il fallait changer cela, on pourrait le faire.

Le sénateur Banks: Pour revenir à la question de la planification, je suis certain que vous avez eu l'occasion de consulter notre rapport dans lequel nous faisons des recommandations concernant l'établissement d'un plan national sur la sûreté maritime. Ce matin, nous avons posé la même question à deux personnes différentes, qui font toutes deux parties du groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, et nous avons obtenu deux réponses différentes. La question était la

and in the other case, we the answer we got was, "Yes, we are working toward a plan."

Before you answer the question, you should know that I have an inbred cynicism about bureaucracy, not about bureaucrats, but about bureaucracy and the tendency to say, "If there is a problem, let's form a committee, or a study group or a working group." We really have communications problems.

Is someone working toward what could reasonably be defined as a national maritime security plan for Canada? If this were a trial, I would ask this question of each of you separately to see if your answers were the same.

The Chairman: We will do this in order of rank, starting with the corporal and moving to the superintendent.

Senator Banks: We will ask you first, corporal, because we want to know the truth.

The Chairman: The truth will be in all four answers.

Mr. Caron: Very simply, we already have something in place that answers most of those questions, and it is working very well. We have an emergency plan in every province that allows the deployment of emergency response teams for any type of incident. That is already in place.

Of course, my mandate was related to drug smuggling only, but we have incorporated terrorism and smuggling of aliens and whatnot into that.

My answer is simply that there is a plan in place. We can make it better. It is just a matter of getting people more involved and having easy access to the assets of other departments. It is not a matter of just working around the protocols and making it happen because it is already in place.

The Americans are helping a lot. I was in Riverside, California, a month ago, where the Air and Marine Interdiction Division is located, and they have agreed to assist us in the tracking of suspicious ships and airplanes. They have asked that we supply or deploy two members on a permanent basis to analyze the intelligence they have, and to further the information on our ports here in Canada.

I think it is matter of improving what is already in place; having easy access to the assets of the different departments; and, perhaps, there could be a little bit more training with the other teams on the DND assets.

The Chairman: I have a feeling he is going to make sergeant.

Mr. Hansen: That was a good answer. I can expound upon that a little bit. I think the closest thing we would have to what you are asking for is the National Counterterrorism Plan. That would be put into effect immediately upon confirmation of a terrorist incident. As Mr. Caron mentioned, we also have local contingency plans to deal with different types of disasters on

suivante: y aura-t-il un plan? Dans un cas, la réponse était qu'il n'y aurait pas de plan, que ce n'était pas là le but recherché, si je me souviens bien. Dans l'autre cas, la réponse était que, oui, on travaillait à l'élaboration d'un plan.

Avant que vous ne répondiez à la question, vous devriez savoir que j'ai naturellement tendance à être cynique au sujet de la bureaucratie, non pas au sujet des bureaucrates, mais au sujet de la bureaucratie et de la propension à dire «S'il y a un problème, formons un comité, ou un groupe d'étude, ou un groupe de travail». Nous avons vraiment des problèmes de communication.

Est-ce que quelqu'un travaille à l'élaboration de ce qu'on pourrait raisonnablement définir comme un plan national sur la sûreté maritime pour le Canada? Si nous étions à un procès, je poserais cette question à chacun de vous séparément pour voir si vos réponses seraient les mêmes.

Le président: Nous allons procéder selon le grade, en allant du caporal au surintendant.

Le sénateur Banks: Nous allons d'abord vous poser la question à vous, caporal, parce que nous voulons la vérité.

Le président: La vérité sera dans les quatre réponses.

M. Caron: Très simplement, nous avons déjà quelque chose en place qui répond à la plupart de ces questions, et cela fonctionne très bien. Nous avons un plan d'urgence dans chaque province qui permet le déploiement de groupes tactiques d'intervention pour n'importe quel genre d'incident. Cela existe déjà.

Évidemment, mon mandat concernait uniquement le trafic des stupéfiants, mais nous avons inclus dans ce plan les activités liées au terrorisme, au passage de clandestins et ainsi de suite.

Ma réponse est simplement qu'il existe déjà un plan. Nous pouvons l'améliorer. Il suffit d'amener les gens à y participer plus activement et d'avoir accès aux ressources des autres ministères et organismes. Il ne s'agit pas ici de simplement se servir des protocoles pour faire quelque chose puisque le plan existe déjà.

Les Américains nous aident beaucoup. Il y a un mois, j'étais à Riverside, en Californie, où est située la Air and Marine Interdiction Division, et ces gens ont accepté de nous aider à repérer les navires et avions suspects. Ils nous ont demandé de fournir ou de déployer deux agents de façon permanente pour analyser les renseignements qu'ils ont et pour leur donner plus d'information sur nos ports ici, au Canada.

Je crois qu'il s'agit simplement d'améliorer ce qui est déjà en place, d'avoir accès aux ressources des différents ministères et organismes et peut-être aussi d'avoir un peu plus de formation avec les autres équipes sur les ressources de la Défense nationale.

Le président: J'ai bien l'impression qu'il sera promu au grade de sergent.

M. Hansen: C'était une bonne réponse. Je peux donner un peu plus de précisions à ce sujet. Je crois que ce que nous avons qui se rapproche le plus de ce vous demandez est le Plan national de lutte contre le terrorisme, qui entrerait en vigueur dès confirmation d'un incident terroriste. Comme M. Caron l'a mentionné, nous avons aussi des plans d'urgence locaux pour

site, but the National Counterterrorism Plan would be "the plan" that we have right now. I am not aware of anything dealing specifically with marine security.

Senator Banks: Is the Interdepartmental Marine Security Working Group working at simply improving what is already there as opposed to looking for something new?

Mr. Hansen: The group has done a great deal of work in the past year. I think it has gone further than improving what was already there. In many cases there was not anything there. The gaps that we identified as a group had to be addressed. I would have been very uncomfortable, perhaps a year and a half ago, appearing in front of this committee without the work that the committee has done. We still have a ways to go, but we have taken a number of steps in the right direction.

Mr. Gadula: My view is a little different. I am relatively new to this file, but we do have significant resources put into the Interdepartmental Marine Security Working Group. We have all concluded that there are no turf wars in this, that the only turf we are talking about is Canada and the waters surrounding it.

As I mentioned earlier, our goal is a coordinated, fully interoperable surveillance detection and response system. This means there has to be a plan to ensure that you have that. I will ask Mr. Meisner to tell you what the working group is doing. My view is that there has to be a plan or we should not put all the work into this.

Mr. Meisner: The Interdepartmental Marine Security Working Group has developed a Memorandum of Cabinet, an MC, which includes a security plan that deals with the gaps and vulnerabilities. It lays the foundation of the next step, which is fully assessing the initiatives that will be put in place, having a mechanism to review them continually to see whether they are as adequate as they are supposed to be, and developing a longer-term strategy. The guts of the plan are already in that MC that was put together by the working group.

Senator Banks: We just have not seen it yet.

On the basis of your remarks about the Coast Guard, as someone on the outside, I would like you to respond to that. I think the average Canadian would say that, given the things you said about the Coast Guard, surveillance, sovereignty, security, and so on, the fact that the Canadian Coast Guard "has no authority," to use your words, to stop or board vessels caught in the performance of illegal acts at sea, except for very specific circumstances having to do with pollution, is silly. Would you address that in light of the answer you gave earlier about the practicality of having at least a peace officer enforcement capability extent in the Coast Guard? You have 104 vessels. They are out and about all the time. It seems a waste that there is not an enforcement capability extant on any of those vessels.

réagir à divers genres de catastrophes sur place, mais le Plan national de lutte contre le terrorisme serait vraiment le plan que nous avons actuellement. À ma connaissance, il n'y a rien qui traite précisément de la sûreté maritime.

Le sénateur Banks: Le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime travaille-t-il simplement à l'amélioration de ce qui existe déjà au lieu de chercher quelque chose de nouveau?

M. Hansen: Le groupe a fait beaucoup de travail au cours de la dernière année. Je crois qu'il a fait plus qu'améliorer ce qui existait déjà. Dans bien des cas, il n'existait rien du tout. Il a fallu combler les lacunes décelées par le groupe. J'aurais été très mal à l'aise, il y a un an et demi peut-être, de venir témoigner devant ce comité sans le travail accompli par le groupe. Nous avons encore beaucoup à faire, mais nous avons fait un certain nombre de pas dans la bonne direction.

M. Gadula: Mon point de vue est un peu différent. Ce dossier est relativement nouveau pour moi, mais nous avons investi des ressources considérables dans le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Nous avons tous conclu qu'il n'y avait pas de guerre territoriale ici, que le seul territoire en cause est le Canada et les eaux qui l'entourent.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, notre but est d'arriver à un système de surveillance, de détection et d'intervention qui soit coordonné et entièrement interopérable. Cela veut dire qu'il doit y avoir un plan. Je vais demander à M. Meisner de vous dire ce que fait le groupe de travail. Selon moi, il doit y avoir un plan sinon nous ne devrions pas investir autant d'efforts dans ce dossier.

M. Meisner: Le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a préparé un mémoire au Cabinet qui comprend un plan faisant ressortir les lacunes et les vulnérabilités. Il jette les bases de la prochaine étape, qui consiste à faire une évaluation complète des initiatives qui seront mises en place, à établir un mécanisme permettant de les réexaminer continuellement pour voir si elles sont aussi efficaces qu'elles sont censées l'être et à élaborer une stratégie à plus long terme. Les principaux éléments du plan sont déjà dans le mémoire au Cabinet qui a été préparé par le groupe de travail.

Le sénateur Banks: Nous ne l'avons simplement pas encore vu.

Pour revenir aux remarques que vous avez faites au sujet de la Garde côtière, je voudrais, en tant que personne de l'extérieur, que vous répondiez à la question suivante. Je crois que le Canadien moyen dirait que, compte tenu des choses que vous avez mentionnées au sujet de la Garde côtière en ce qui a trait à la surveillance, à la souveraineté, à la sécurité et ainsi de suite, il est tout à fait ridicule que la Garde côtière canadienne n'ait pas le pouvoir d'arraisonner des navires qui se font prendre à commettre des actes illégaux en mer, sauf dans certaines circonstances bien précises liées à la pollution. Pourriez-vous répondre à cette question à la lumière de la réponse que vous avez donnée plus tôt concernant l'opportunité d'avoir au moins des pouvoirs d'application de la loi sur les navires de la Garde côtière? Vous avez 104 navires qui sont constamment en service. Il semble que ce soit du gaspillage qu'on n'ait pas de pouvoirs d'application de la loi sur aucun de ces navires.

Mr. Gadula: I would agree with the description you gave of an average Canadian who might think about this. Under the current mandate, that is where we are.

Senator Banks: Should we not change it?

Mr. Gadula: There is room for exploring an enforcement role and what it means in terms of training, resources and how it would affect the mandate. The example I would leave you with is a little different from the broad security measure we are talking about. If a citizen has a lifeboat in his or her community and sees a recreational boater breaking the law, but has no power to do anything about, it then that citizen is upset. That applies to the people on a Coast Guard ship. The enforcement piece must be further explored. In the small 'e' sense, we have a draft enforcement policy that we are now considering to see how far we can push that envelope.

Senator Banks: When would you be able to let us know about that?

Mr. Gadula: We are taking it to our board for discussion next week.

The Chairman: You can come back the week thereafter for hearings.

Mr. Gadula: We would like to have their comments. Then we will have to look at the impact on resources and training. It is certainly not a secret, and we would be pleased to share those results with you when we have something definitive to put forward.

Senator Banks: We would be grateful. We may even remind you of that.

The Chairman: Gentlemen, I would like to thank you very much. It has been an instructive afternoon. We have appreciated the information you have shared with us. We look forward to receiving some information that we have requested from you. You have assisted us in our studies a great deal.

For those of you following our work, in a few minutes we will be hearing from Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Department of Citizenship and Immigration Canada; and Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations, Canada Customs and Revenue Agency. If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

Senator Tommy Banks from Alberta has just joined us. He is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the

M. Gadula: Comme vous le dites, c'est ce que pourrait penser de la situation le Canadien moyen. Aux termes du mandat actuel, voilà où nous en sommes.

Le sénateur Banks: Ne devrions-nous pas changer cela?

M. Gadula: On pourrait explorer un éventuel rôle d'application de la loi, ce que cela supposerait sur le plan de la formation et des ressources et les répercussions que cela aurait sur le mandat. L'exemple que je pourrais vous donner est un peu différent des mesures de sécurité générales dont nous parlons. Si un citoyen a un canot de sauvetage dans sa communauté, qu'il voit un plaisancier enfreindre la loi, mais qu'il n'a aucun pouvoir pour intervenir, il est alors contrarié. C'est ce que ressentent les gens à bord des navires de la Garde côtière. Il faut explorer davantage le volet de l'application de la loi. Nous étudions actuellement un projet général de stratégie d'application de la loi afin de déterminer dans quelle mesure nous pouvons promouvoir cette idée.

Le sénateur Banks: Quand pourrez-vous nous tenir au courant des résultats de votre étude?

M. Gadula: Nous soumettrons le projet à notre conseil d'administration, pour discussion, la semaine prochaine.

Le président: Vous pourrez revenir la semaine suivante, dans le cadre de nos audiences.

M. Gadula: Nous voudrions savoir ce que les membres du conseil d'administration en pensent. Nous examinerons ensuite les répercussions sur le plan des ressources et de la formation. Cela n'a certainement rien de secret, et nous serions ravis de partager nos conclusions avec vous lorsque nous aurons un projet définitif à proposer.

Le sénateur Banks: Nous vous en serions reconnaissants. Il se pourrait même que nous vous rappelions cette invitation.

Le président: Messieurs, je vous remercie infiniment. Ce fut un après-midi très instructif. Nous avons apprécié l'information que vous avez partagée avec nous. Nous attendons avec impatience de recevoir les renseignements que nous vous avons demandés. Vous nous avez beaucoup aidés dans notre étude.

À l'intention de ceux qui suivent nos travaux, j'annonce que, dans quelques minutes, nous entendrons Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration, et Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada. Si vous avez des questions ou observations, consultez notre site Web à l'adresse www.sen.sec.ca. Nous y affichons les témoignages de nos témoins ainsi le calendrier confirmé des audiences. Sinon, vous pouvez communiquer avec la greffière de notre comité, au 1-800-267-7362, pour obtenir de plus amples renseignements ou de l'aide pour vous mettre en rapport avec les membres du comité.

Le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, s'est joint à nous. Les Canadiens savent qu'il est un de nos musiciens et artistes les plus accomplis et polyvalents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Le

Senate in 2000. Senator Banks is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. His committee is currently studying nuclear safety and control.

Welcome to our committee. Before proceeding with your opening statements, please give us some background on your qualifications to provide testimony before us.

Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Department of Citizenship and Immigration Canada: I am the Director General of the Enforcement Branch.

Ms. Diane Merpaw, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination, Department of Citizenship and Immigration Canada: I have been an active member of the IMSWG, the Interdepartmental Marine Security Working Group.

Ms. Maureen Tracy, Acting Director General, Policy and Operations Division, Canada Customs and Revenue Agency: Although my day job, so to speak, is Director, Policy and Operations, I am here as Acting Director General. I have held that acting position for about six months now.

The Director General of Contraband and Intelligence for Canada Customs is responsible for policy and operational support for the customs intelligence program, both the strategic and the tactical programs. The DG is also responsible for overseeing the contraband interdiction program and the research, development and deployment of contraband detection technology.

Mr. Tom Kobolak, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence, Canada Customs and Revenue Agency: I, too, have been serving on the Interdepartmental Marine Security Working Group.

Ms. Normoyle: Honourable senators, I would like to take this opportunity to share with you the mandate of Citizenship and Immigration Canada, known as CIC, regarding coastal security. CIC's mandate is to prevent inadmissible persons from gaining access to Canada via land, air and sea. Every person seeking to enter Canada must appear for an examination to determine if he or she is admissible to Canada.

The Canada Customs and Revenue Agency conducts this initial examination on behalf of CIC. All persons of interest are referred to Citizenship and Immigration Canada for final examination and determination of their admissibility to Canada.

Currently, CIC has limited dedicated resources that target and board vessels. In most cases, inland investigations officers examine crews and passengers only when called in by our colleagues in the Canada Customs and Revenue Agency. Due to multiple priorities and a high volume of enforcement files; regional management teams are only able to respond to these requests on an extremely limited basis.

sénateur Banks est le président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Son comité étudie actuellement la surveillance et la sécurité nucléaires.

Bienvenue à notre comité. Avant de faire vos déclarations préliminaires, veuillez nous expliquer à quel titre vous comparaissez devant notre comité.

Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada: Je suis la directrice générale de l'Exécution de la loi.

Mme Diane Merpaw, directrice adjointe suppléante, Développement de la politique et Coordination, Citoyenneté et Immigration Canada: Je suis une membre active du GTISM, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Mme Maureen Tracy, directrice générale suppléante, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada: Même si mon travail habituel est celui de directrice des Politiques et des Opérations, je suis ici à titre de directrice générale suppléante. J'occupe ce poste à titre de suppléante depuis environ six mois.

La directrice générale de la Contrebande et des Services de renseignement de Douanes Canada est chargée du soutien stratégique et opérationnel visant le programme des services de renseignement des douanes, pour le volet à la fois stratégique et tactique. La DG est aussi chargée de superviser le programme d'interdiction de la contrebande ainsi que la recherche, la mise au point et le déploiement de la technologie de détection de la contrebande.

M. Tom Kobolak, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des Services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada: Je fais moi aussi partie du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Mme Normoyle: Honorables sénateurs, je profite de l'occasion qui m'est offerte pour vous expliquer le mandat de Citoyenneté et Immigration Canada ou CIC en ce qui concerne la sécurité côtière. Le mandat de CIC consiste à empêcher les personnes inadmissibles d'accéder au Canada par voie terrestre, aérienne et maritime. Toute personne désirant entrer au Canada doit subir un examen visant à déterminer si elle est admissible.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada effectue un examen initial au nom de CIC. Toutes les personnes qui franchissent cette première étape voient leur demande renvoyée à Citoyenneté et Immigration Canada qui en fait alors un examen final et détermine leur admissibilité au Canada.

CIC dispose actuellement de ressources limitées pour cibler les navires et monter à bord de ceux-ci. Généralement, les enquêteurs à terre examinent les cas des membres d'équipage et des passagers seulement lorsque leurs collègues de l'Agence des douanes et du revenu du Canada leur demandent de le faire. À cause des multiples priorités et du volume élevé de dossiers concernant l'application de la loi, les équipes de gestion régionales ont une capacité très limitée pour répondre à ces demandes.

In the marine security package approved by the Government of Canada in January of 2003, Citizenship and Immigration Canada proposed the passenger and crew initiative which will enhance our ability to screen, target and examine vessels, crew and passengers, and therefore enhance our interdiction capacity.

New immigration teams comprised of marine intelligence and enforcement officers will be created in British Columbia, Quebec and the Atlantic regions. A team of 8 full-time employees, comprised of one intelligence officer and seven marine enforcement officers, will be implemented in British Columbia and the Atlantic regions. The Quebec region will benefit from the addition of seven marine enforcement officers. Our Quebec region has a dynamic intelligence capacity today and will use this resource to assist the marine enforcement officers to fulfil their responsibilities.

The intelligence officer will be responsible for gathering, collating and analyzing information that will assist the marine enforcement teams to focus on vessels of interest.

Furthermore, the intelligence officer will be responsible for developing and maintaining effective intelligence networks with partner agencies such as the Canada Customs and Revenue Agency, the Royal Canadian Mounted Police, National Defence, the Department of Fisheries and Oceans, Transport Canada and CSIS.

In cooperation with the Canada Customs and Revenue Agency, the marine intelligence and enforcement officers will identify and board vessels of interest to examine crew and passengers with the objective of intercepting criminal groups, terrorists and illegal migrants at ports.

This proposed initiative would further enhance the effectiveness of the Immigration Control Officer Network, which has immigration officers doing intelligence and interdiction work in 44 countries abroad. The Immigration Control Officer Network has proved to be a valuable resource in identifying patterns of alien smuggling as well as individual stowaways. Immigration control officers also work closely with airline companies to identify possible terrorists and illegitimate migrants.

Citizenship and Immigration Canada is working with the United States and other jurisdictions to implement the multiple border strategy, which involves focusing inspection and interdiction strategies at all entry points along the travel continuum from source country to North American and finally, the Canada-U.S. border.

Dans le cadre du programme de sécurité maritime que le gouvernement du Canada a approuvé en janvier 2003, Citoyenneté et Immigration Canada a proposé un projet visant les passagers et les membres d'équipage, projet qui nous permettra d'améliorer notre capacité de trier, de cibler et d'examiner les navires, les membres d'équipage et les passagers et, partant, notre capacité de les intercepter.

De nouvelles équipes d'immigration composées d'agents maritimes responsables des services de renseignement et de l'exécution de la loi seront créées dans les régions de la Colombie-Britannique, du Québec et de l'Atlantique. Une équipe de huit employés à plein temps comprenant un agent responsable des services de renseignement et de sept agents maritimes responsables de l'exécution de la loi seront en fonction dans les régions de la Colombie-Britannique et de l'Atlantique. La région du Québec bénéficiera de l'ajout de sept agents maritimes responsables de l'exécution de la loi. Notre région du Québec a actuellement une équipe dynamique responsable des services de renseignement et elle utilisera ces ressources pour aider les agents maritimes chargés de l'exécution de la loi à s'acquitter de leurs responsabilités.

L'agent des services de renseignement recueillera, colligera et analysera les informations qui aideront les équipes maritimes chargées de l'exécution de la loi à concentrer leurs efforts sur les navires suspects.

De plus, l'agent des services de renseignement établira et entretiendra des réseaux efficaces de renseignement avec des organismes partenaires comme l'Agence des douanes et du revenu du Canada, la Gendarmerie royale du Canada, la Défense nationale, le ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada et le SCRS.

En coopération avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada, les agents maritimes responsables des services de renseignement et de l'exécution de la loi détermineront les navires suspects à bord desquels ils devront monter pour vérifier l'identité des membres d'équipage et des passagers afin d'intercepter, dans les ports, des membres de groupes criminels, des terroristes et des clandestins.

Ce projet permettra d'améliorer l'efficacité du réseau des agents de contrôle de l'immigration qui s'occupent des services de renseignement et font du travail d'interception dans 44 pays à l'étranger. Le réseau des agents de contrôle de l'immigration s'est avéré précieux pour déterminer les habitudes de contrebandiers et des passeurs étrangers. Les agents de contrôle de l'immigration travaillent aussi en étroite collaboration avec les transporteurs aériens afin d'identifier d'éventuels terroristes et passagers clandestins.

Citoyenneté et Immigration Canada travaille aussi avec les États-Unis et d'autres pays afin de mettre en oeuvre une stratégie frontalière à multiples volets qui comprend des stratégies d'inspection et d'interception à tous les points d'entrée des voyageurs étrangers venant en Amérique du Nord ainsi qu'à la frontière canado-américaine.

Viewed as concentric rings on a bull's eye, the outer ring represents the visa screening process. Moving inwards, the successive rings represent check-in with transport companies, point of initial embarkation, transit, point of final embarkation, international airports and seaports and, at the centre, the Canada-U.S. border. Citizenship and Immigration Canada is focusing intelligence and interdiction efforts at each of these checkpoints in order to keep illegitimate, potentially harmful individuals as far away from North America as possible.

The department is an active member of the Interdepartmental Marine Security Working Group and its subcommittees. The department is working closely with partner agencies to enhance collaboration and coordination within the parameters of the Privacy Act and the Charter. Within the department, CIC has struck a marine security working group with a mandate to develop standard operating procedures and to effectively implement the regional marine intelligence and enforcement teams.

Citizenship and Immigration Canada is committed to ensuring the security and safety of all Canadians while facilitating the movement of bona fide people and goods.

Ms. Tracy: I am pleased to be here today representing the Canada Customs and Revenue Agency on the topic of marine security. Many positive changes have taken place for us over the past 18 months. If you will permit me, I will take a few minutes to tell you about them.

Before I start, it would probably be useful to outline the role of the CCRA at marine ports of entry. As you know, in addition to their responsibility to administer the Customs Act, Canadian customs officers perform the primary screening function for a number of federal departments, such as Citizenship and Immigration, Health, and the Canadian Food Inspection Agency. When potential non-compliance with other government department legislation is suspected, whether it relates to imported goods, international passengers or crew, cases are referred to these departments for secondary examination. Customs officers are in place and available to provide assistance with enforcement actions as required.

With respect to the administration of the Customs Act, we are keenly interested in cargo that is being imported in marine containers, foreign vessels that are arriving at our ports and the crew on board. The volume of goods flowing into and out of marine ports and the need to ensure that the flow of legitimate trade is not unreasonably interrupted has required us to take a smart, risk-based approach to selecting containers for examination.

Si l'on imagine les cercles concentriques d'une cible, le cercle extérieur représente le processus de tri au moyen des visas. Les cercles qui se succèdent vers l'intérieur représentent les vérifications faites par les transporteurs, au point d'embarquement initial, au point de transit, au point d'embarquement final, dans les aéroports et les ports internationaux; le centre représente la frontière canado-américaine. Citoyenneté et Immigration Canada concentre ses efforts de renseignement et d'interception à ces points de vérification afin de garder aussi loin que possible de l'Amérique du Nord les visiteurs illégaux pouvant présenter un danger.

Le ministère est un membre actif du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et de ses sous-comités. Le ministère travaille en étroite collaboration avec des organismes partenaires afin d'améliorer la collaboration et la coordination conformément aux paramètres de la Charte et de la Loi sur la protection des renseignements personnels. À l'interne, CIC a formé un groupe de travail sur la sécurité maritime, groupe qui a pour mandat d'élaborer des normes de fonctionnement et d'utiliser efficacement les équipes maritimes responsables des services de renseignement et l'exécution de la loi au niveau régional.

Citoyenneté et Immigration Canada a à cœur d'assurer la sécurité et la sûreté de tous les Canadiens tout en facilitant le déplacement des marchandises légitimes et des personnes de bonne foi.

Mme Tracy: Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour représenter l'Agence des douanes et du revenu du Canada dans le dossier de la sécurité maritime. De nombreux changements positifs sont survenus pour nous depuis 18 mois. Si vous me le permettez, je vais prendre quelques minutes pour vous en parler.

Avant toute chose, il serait probablement utile que j'explique le rôle de l'ADRC aux points d'entrée maritimes. Comme vous le savez sans doute, les agents canadiens des douanes sont non seulement chargés d'administrer la Loi sur les douanes, mais ils doivent aussi effectuer un tri préliminaire pour un certain nombre de ministères fédéraux comme Citoyenneté et Immigration, Santé Canada ainsi que l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Lorsqu'on soupçonne des cas de non-respect de lois relevant d'autres ministères, que ces cas concernent des biens importés, des membres d'équipage ou des passagers étrangers, ils sont renvoyés aux ministères visés pour faire l'objet d'un deuxième examen. Les agents des douanes sont sur place et sont disponibles pour aider, au besoin, à faire appliquer la loi.

En ce qui concerne l'administration de la Loi sur les douanes, nous nous intéressons de près aux marchandises qui sont importées dans des conteneurs maritimes, aux navires étrangers qui arrivent dans nos ports et aux membres d'équipage qui se trouvent à bord. Le volume de marchandises qui transitent par nos ports maritimes et la nécessité de veiller à ce que le commerce légitime ne soit pas indûment interrompu nous ont obligés à adopter une approche judicieuse et fondée sur les risques dans le choix des conteneurs qui sont examinés.

We have a very effective targeting program in place whereby Customs officers review information on all shipments destined for Canada. These officers have access to a number of public and law enforcement databases that assist them in identifying shipments that require a closer look. Our targeting program also extends to crew and the vessels themselves. Based on the targeters' work-up, certain suspect crewmembers and vessels are identified for a secondary Customs examination.

Customs officers working at marine ports receive extensive, specialized training. In fact, the Canada Customs and Revenue Agency's Marine Centre of Expertise in Halifax is held up internationally as one of the best schools of its kind.

At the Marine Centre, Customs officers are trained in targeting methodologies and techniques, container examination, the effective operation of specialized contraband detection technology and vessel deep rummage. "Deep rummage" means that the teams are trained to search vessels from top to bottom, including holds, engine rooms and other confined spaces.

You are probably also aware that the Canada Customs and Revenue Agency has recently acquired a number of gamma ray scanner machines, better known as VACIS machines. From a contraband detection technology perspective, this is probably the most important gain we have made in many years. These gamma ray units now allow us to scan entire containers for signs of security concerns or contraband. This enables us to get a good look at what is inside without having to undertake an extensive and time-consuming off-load examination. The gamma ray units, therefore, enable us to examine containers much more effectively. We began taking delivery of these units in late December, and already they are proving to be indispensable to our operation. By August of this year, we will have 11 units in operation at various locations across Canada.

The Canada Customs and Revenue Agency has also made considerable progress on the radiation protection and detection side. All of our marine staff has received training on radiation protection. The dosimeters now issued to our marine staff will enable them to both detect high levels of radiation and monitor their own exposure.

In addition to our dosimeter program, a three-phase pilot project has also begun at the Port of Halifax. We are testing larger-scale radiation detection devices that can be set up in the

Nous avons un programme de ciblage très efficace dans le cadre duquel les agents des douanes examinent l'information sur tous les envois destinés au Canada. Ces agents ont accès à un certain nombre de bases de données qui sont de nature publique ou qui visent l'exécution de la loi et qui les aident à déterminer les envois nécessitant un examen plus rigoureux. Notre programme de ciblage couvre aussi les membres d'équipage et les navires. À la suite des enquêtes des responsables du ciblage, certains navires et membres d'équipage suspects sont désignés pour faire l'objet d'un deuxième examen de la part des Douanes.

Les agents des douanes qui travaillent dans les ports maritimes reçoivent une formation spécialisée et d'une vaste portée. En fait, le Centre d'expertise maritime de l'Agence des douanes et du revenu du Canada à Halifax est reconnu à l'échelle mondiale comme un des meilleurs établissements de formation de cette nature.

Au Centre d'expertise maritime, les agents des douanes reçoivent une formation axée sur les méthodes et les techniques de ciblage, l'examen des conteneurs, le fonctionnement efficace des techniques spécialisées de détection de la contrebande et la fouille approfondie des navires. Les équipes reçoivent ainsi une formation leur permettant de fouiller les navires de fond en comble, y compris les cales, la salle des machines et d'autres espaces réduits.

Vous savez sûrement aussi que l'Agence des douanes et du revenu du Canada a récemment acquis un certain nombre de scanners à rayons gamma, mieux connus sous le nom de SIVF ou systèmes d'inspection des véhicules et du fret. En matière de technologie de détection de la contrebande, c'est probablement le gain le plus important que nous ayons fait depuis de nombreuses années. Ces systèmes à rayons gamma nous permettent maintenant de scanner des conteneurs complets afin d'y déceler des signes inquiétants par rapport à la sécurité ou à la contrebande. Ces systèmes nous permettent d'avoir un bon aperçu de ce qui se trouve à l'intérieur des conteneurs sans avoir à les décharger pour faire un examen approfondi et laborieux. Les systèmes aux rayons gamma nous permettent donc d'examiner les conteneurs beaucoup plus efficacement. Nous avons commencé la livraison de ces systèmes à la fin de décembre, et ils se sont déjà révélés des outils indispensables pour nos activités. En août prochain, nous aurons 11 systèmes qui seront exploités à différents endroits partout au Canada.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada a aussi accompli des progrès considérables en ce qui concerne la détection des radiations et la radioprotection. Tout notre personnel maritime a reçu une formation en matière de radioprotection. Les dosimètres que l'on remet maintenant à nos employés maritimes leur permettent de détecter les niveaux élevés de radiations et de surveiller leur exposition à ces radiations.

Outre notre programme de dosimètres, un projet pilote en trois étapes a aussi été amorcé au port de Halifax. Nous faisons l'essai d'appareils de détection des radiations sur une plus grande

container yard or even attached to gantry cranes. When this equipment is in place, we will be able to scan virtually all containers entering Canada for suspect signs of radiation.

On the international front, the CCRA has been one of the main players in developing a number of initiatives under the Manley-Ridge Smart Border Declaration. One initiative that we are particularly proud of is the Canada-U.S. Joint In Transit Container Targeting Initiative. Since March of 2002, U.S. Customs officers have been stationed in the ports of Halifax, Montreal and Vancouver to assist in targeting suspect shipments that are arriving at Canadian ports but destined to the United States. In the reverse, Canadian officers are also in place at the ports of Newark, New Jersey and Seattle-Tacoma, Washington to target in-transit shipments arriving at these ports heading north.

In these joint units, cargo manifests and other import documentation on in-transit shipments are carefully analyzed by both Customs administrations, using public and law enforcement databases from both sides of the border.

To further enhance this cooperative venture, the Canada Customs and Revenue Agency and the U.S. Customs Service have recently implemented a program whereby data on in-transit shipments is sent electronically into the United States Automated Targeting System. This enables officers to do an automated first sort of manifest information. This electronic sort saves valuable time for the targetters and allows them to concentrate their work-ups on the highest risk shipments.

The CCRA's risk management strategy relies very much on an effective intelligence program. The CCRA has in place some 300 intelligence officers across Canada whose job it is to collect, analyze, and distribute intelligence information to the front lines. Many of these officers are dedicated exclusively to intelligence development activities centred on marine port activities, often in joint-force operations with the RCMP or other police forces.

Our intelligence program is well established within the Canadian and international enforcement communities and, as such, our officers have access to an extensive network of contacts and information.

In summary, the CCRA has made very important changes to its programs at marine ports that we are confident will have a positive impact on our ability to address effectively any security risks that exist at our ports.

échelle, appareils qui peuvent être installés dans un terminal de conteneurs ou même être fixés à un pont-portique. Lorsque cet équipement sera en place, nous pourrions scanner pratiquement tous les conteneurs qui entrent au Canada afin de détecter tout signe de radiation suspect.

Sur la scène internationale, l'ADRC a été un des principaux intervenants dans l'élaboration d'un certain nombre de projets découlant de la Déclaration Manley-Bridge sur la frontière intelligente. Nous sommes particulièrement fiers du projet canado-américain de ciblage conjoint des conteneurs en transit. Depuis mars 2002, des agents des douanes des États-Unis sont postés aux ports de Halifax, de Montréal et de Vancouver pour aider à cibler les envois suspects qui arrivent aux ports canadiens, mais qui sont destinés aux États-Unis. Par ailleurs, des agents canadiens sont aussi en poste aux ports de Newark, au New Jersey, et de Seattle-Tacoma, dans l'État de Washington, afin de cibler les envois en transit qui arrivent à ces ports, mais qui sont destinés au Canada.

Dans ces services conjoints, les administrations douanières de nos deux pays analysent soigneusement les manifestes de cargaison et les autres documents d'importation des envois en transit, en se servant des bases de données de nos deux pays, qu'elles soient publiques ou qu'elles visent l'exécution de la loi.

Pour épauler ce projet mené en coopération, l'Agence des douanes et du revenu du Canada et le Service des douanes des États-Unis ont récemment mis en oeuvre un programme grâce auquel les données sur les envois en transit sont transmises électroniquement au système de ciblage automatisé des États-Unis. Cela permet aux agents de faire un premier tri automatisé des renseignements contenus dans les manifestes. Ce tri électronique fait gagner du temps précieux aux responsables du ciblage et il leur permet de concentrer leurs investigations sur les envois présentant des risques élevés.

La stratégie de gestion des risques de l'ADRC repose dans une large mesure sur un programme efficace de renseignement. L'ADRC a quelque 300 agents du renseignement qui sont en fonction un peu partout au Canada et qui sont chargés de recueillir, d'analyser et de diffuser des renseignements aux services de première ligne. Bon nombre de ces agents s'occupent exclusivement de la collecte de renseignements centrés sur les activités des ports maritimes, souvent dans le cadre d'opérations menées conjointement avec d'autres services comme la GRC ou d'autres corps policiers.

Notre programme de renseignement est bien établi dans les milieux canadiens et étrangers chargés de l'application de la loi et, pour cette raison, nos agents ont accès à un vaste réseau de personnes-ressources et d'information.

En résumé, l'ADRC a apporté des changements très importants à ses programmes visant les ports maritimes, changements qui, croyons-nous, auront des répercussions positives sur notre capacité de gérer efficacement les risques à la sécurité susceptibles de se présenter dans nos ports.

The establishment of the Interdepartmental Marine Security Working Group and the deliberations that have taken place over the last several months have been instrumental in insuring that our efforts are coordinated and complementary to those of other departments and organizations that share our interest in Canadian ports.

We look forward to continuing our ongoing work with the group and making further important progress in our shared goal of maintaining and improving the security of marine ports and in our international waters.

The Chairman: Thank you.

Senator Cordy: My first question is for the representative of Citizenship and Immigration. When you have illegal aliens coming into the country, when can you stop them? Once they cross into Canadian waters, does the Charter come into effect? When does the Charter come into effect for illegal immigrants?

Ms. Normoyle: For clarification, are you talking about illegal immigrants who are suspected to be on board a vessel?

Senator Cordy: A number of year ago, there was a ship on the south shore of Nova Scotia. A small community woke up in the morning, and a large number of illegal aliens had arrived on the shores of that small community. In Halifax, for example, we have people who arrive in containers. We know that once they arrive on Canadian soil, the Charter of Rights kicks in and they have all the right of a Canadian citizen. When can you turn a ship around, is my question.

Ms. Normoyle: There are different zones in the waters, and Canadian laws begin to apply in what is referred to as a contiguous zone, which is from 12 to 24 nautical miles from our coast. If a vessel is within that range, within our coast, at that point in time, our domestic laws and protections apply.

Senator Banks: So any person on that ship, notwithstanding that the ship is still 20 miles from the Canadian coast, is entitled to the protections of Canadian due process?

Ms. Normoyle: Yes.

Senator Cordy: At what point can you turn a ship around and say it cannot land in Canada, or can you do that if you know that it contains illegal aliens?

Ms. Normoyle: The decision to redirect a ship is not a decision made by Citizenship and Immigration Canada, so I am not in a position to respond to that question.

The Chairman: Could we ask who is in charge?

Ms. Normoyle: Transport Canada would be the first point of contact.

Grâce à la création du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et aux délibérations qui ont eu lieu ces derniers mois, nous avons pu coordonner nos efforts et faire en sorte qu'ils complètent ceux des autres ministères et organismes partageant notre intérêt dans les ports canadiens.

Nous sommes impatients de poursuivre notre travail avec ce groupe et d'accomplir d'autres progrès importants dans la poursuite de notre objectif commun visant le maintien et l'amélioration de la sécurité dans les ports maritimes et les eaux internationales.

Le président: Je vous remercie.

Le sénateur Cordy: Ma première question s'adresse à la représentante de Citoyenneté et Immigration Canada. Lorsque des étrangers entrent illégalement dans notre pays, quand pouvez-vous les arrêter? Une fois qu'ils sont dans les eaux canadiennes, la Charte s'applique-t-elle? Quand la Charte s'applique-t-elle pour les immigrants illégaux?

Mme Normoyle: Pourriez-vous préciser si vous parlez des immigrants illégaux que l'on soupçonne d'être à bord d'un bateau?

Le sénateur Cordy: Il y a quelques années, il y avait un navire sur la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Les gens d'une petite localité se sont réveillés un beau matin et il y avait de nombreux étrangers qui étaient débarqués illégalement dans leur petite localité. À Halifax, par exemple, des gens arrivent dans des conteneurs. Une fois qu'ils sont en sol canadien, la *Charte des droits* s'applique et ils ont tous les droits conférés aux citoyens canadiens. Quand pouvez-vous renvoyer un navire, voilà ce que je veux savoir?

Mme Normoyle: Il existe différentes zones dans les eaux, et les lois canadiennes commencent à s'appliquer dans ce que l'on désigne comme la zone contiguë, c'est-à-dire, dans la zone comprise entre 12 et 24 milles marins de nos côtes. Si un navire est dans cette zone, à cette distance de nos côtes, nos protections et lois canadiennes s'appliquent alors.

Le sénateur Banks: Quiconque se trouve à bord de ce navire, même si celui-ci est encore à 20 milles des côtes canadiennes, est donc assujéti à l'application régulière de la loi telle qu'elle existe au Canada?

Mme Normoyle: Oui.

Le sénateur Cordy: À partir de quel moment pouvez-vous renvoyer un navire et lui interdire d'accoster au Canada ou pouvez-vous faire cela si vous savez qu'il y a à son bord des illégaux?

Mme Normoyle: Puisque ce n'est pas Citoyenneté et Immigration Canada qui décide de modifier l'itinéraire d'un navire, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Le président: Pouvons-nous vous demander qui est responsable de cela?

Mme Normoyle: Transports Canada serait le premier point de contact.

The Chairman: On what basis?

Ms. Normoyle: I cannot speak for Transport Canada.

The Chairman: However, Transport Canada would not know there are illegal immigrants on it, and you presumably would. You must communicate the fact that you believe you have a problem on a ship and ask them to intervene. They may go and look and find that there are illegal immigrants on board. If that fact is established, then something must happen. What we would like to know is does your department speak to Transport Canada and say, "We have a problem"? How does the system function?

Ms. Normoyle: All the intelligence information is shared between agencies. When a vessel of interest is in our waters, some information is received through our intelligence community. As the federal government, depending on where the ship is, we take decisions as to the most appropriate course of action, depending on the intelligence information we have.

Citizenship and Immigration Canada does not have authority to interdict ships. Our responsibility is to deal with the people on board with respect to their accessibility to Canada, if that ship enters our contiguous zone. I cannot speak to the interdiction aspect of it.

Senator Day: Once they enter the contiguous zone, what is your responsibility?

Ms. Normoyle: It is to deal with the admissibility issues related to the people on board.

The Chairman: We understand that. We do not expect you to have all the answers when you appear before us. However, if the department is seized with information that there is a number of illegal immigrants on a vessel, we would like to know who the department notifies and what the decision-making process is, if in fact we turn back ships? Perhaps we do not turn them back. Perhaps they keep on coming and we deal with them when they land. If that is the case, we would like to know that. If it is not the case, we would like to know how the system works in your particular case if you receive that information.

The answer to that may be provided to us at a subsequent date. A letter to the clerk would be sufficient.

Senator Banks: You mentioned that that would be a Transport Canada responsibility. As far as anyone knows, Transport Canada has no means of turning a ship around. They have no assets. In your response to us could you assume that Citizenship and Immigration learns that there is a ship with some people on it who we do not want here and that it is 30 miles off the coast? Can you do anything about that?

Ms. Normoyle: I will undertake to get a response to you.

Le président: Pour quelle raison?

Mme Normoyle: Je ne puis parler au nom de Transports Canada.

Le président: Transports Canada ne saurait toutefois pas qu'il y a des immigrants illégaux à bord, alors que vous, vous le sauriez probablement. Vous devez informer les responsables de ce ministère du fait que vous croyez qu'il y a un problème à bord d'un navire et leur demander d'intervenir. Ils peuvent se rendre sur place, jeter un coup d'oeil et voir s'il y a des immigrants illégaux à bord. Si cela est établi, il doit alors se produire quelque chose. Nous aimerions savoir si des représentants de votre ministère communiquent avec ceux de Transports Canada pour leur dire: «Nous avons un problème». Comment le système fonctionne-t-il?

Mme Normoyle: Tous les organismes se partagent les renseignements. Lorsqu'un navire suspect se trouve dans nos eaux, certaines informations sont reçues par l'entremise de nos milieux du renseignement. À titre de représentants du gouvernement fédéral, selon l'endroit où le navire se trouve, nous décidons de la meilleure ligne de conduite à suivre, compte tenu des renseignements dont nous disposons.

Citoyenneté et Immigration Canada n'a pas le pouvoir d'intercepter des navires. Notre responsabilité consiste à nous occuper de l'admissibilité au Canada des gens à bord du navire si celui-ci entre dans notre zone contiguë. Je ne peux me prononcer sur l'aspect de l'interception.

Le sénateur Day: Une fois qu'un navire entre dans la zone contiguë, quelle est votre responsabilité?

Mme Normoyle: Elle concerne l'admissibilité des personnes à bord du navire.

Le président: Nous comprenons cela. Nous ne nous attendons pas à ce que vous ayez toutes les réponses lorsque vous comparez devant notre comité. Cependant, si votre ministère est informé de la présence d'un certain nombre d'immigrants illégaux à bord du navire, nous voudrions savoir qui votre ministère informe et connaître la nature du processus décisionnel si, dans les faits, nous ordonnons aux navires de rebrousser chemin. Nous ne les renvoyons peut-être pas. Ils continuent peut-être leur route, et nous nous occupons peut-être d'eux lorsqu'ils accostent. Si c'est le cas, nous voudrions le savoir. Sinon, nous voudrions savoir comment le système fonctionne quand votre ministère reçoit pareille information.

Vous pouvez nous fournir la réponse à ces questions ultérieurement. Une lettre à notre greffière pourrait suffire.

Le sénateur Banks: Vous avez dit que ce serait là une responsabilité de Transports Canada. D'après ce que l'on sait, Transports Canada n'a aucun moyen de faire rebrousser chemin à un navire. Il n'a pas les ressources pour le faire. À supposer que Citoyenneté et Immigration Canada apprenne qu'il y a, à 30 milles de nos côtes, un navire avec à son bord des personnes que nous ne voulons pas, peut-il faire quelque chose à cet égard?

Mme Normoyle: Je vais vous obtenir une réponse à cette question.

For clarification, on the Transport Canada issue, the authorities and the implementation of operational activities related to decisions taken by organizations that have the authority, in this case Transport Canada, do not have the assets, but they do not work alone. They are part of an interdepartmental network. When we look at interdiction, we will be working closely with RCMP, the Coast Guard, the CCRA, Transport Canada and the Department of National Defence. Depending on the intelligence we have and our assessment of that intelligence, we will make a decision as to which vessel will be sent for what purpose. It depends on the information.

I should also mention that, over the course of the past several years, we have been working on a national policy framework to deal with migrant smuggling ships. I have it here. I will leave a copy of it with you.

I will undertake to get the responses to you.

The Chairman: If you could posit a number of situations, that would be helpful. If there are different responses to different circumstances, give an example of each of them, if you can. We are trying to understand how this system works. If you could give us examples of how it would react in different ways, that would assist the committee greatly.

Senator Cordy: We would also like confirmation of exactly when a person may assume the rights of a Canadian citizen.

Senator Day: I would like a confirmation as to what you do in Canadian waters. That is defined as the first 12 miles. There is also the contiguous zone of 12 to 24 miles. Is there a difference at each distance? What happens when we move out into the economic zone that takes us out to 200 miles?

Senator Cordy: I would like to talk now about intelligence gathering and, more specifically, intelligence sharing. Every witness we have heard thus far today has talked about intelligence sharing. Everyone says that it is of great importance that you share. However, almost everyone will say that it is certainly one of the challenges faced in any department.

You talk about the Quebec region benefiting from the addition of seven marine enforcement officers. One of our witnesses this afternoon said that he had an e-mail related to the sharing of information within Quebec. In fact, within the Quebec region, they only want information sharing within law enforcement agencies and not with other government agencies. How would that affect Citizenship and Immigration? I assume CCRA would be considered a law enforcement agency, would it?

En ce qui concerne les pouvoirs et la mise en oeuvre d'activités opérationnelles liées aux décisions prises par des organismes habilités, précisons qu'en l'occurrence, Transports Canada n'a pas les ressources qu'il faut, mais que ce ministère ne travaille pas en vase clos. Il fait partie d'un réseau interministériel. Lorsqu'il est question d'interception, nous travaillons en étroite collaboration avec la GRC, la Garde côtière, l'ADRC, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale. Selon les renseignements dont nous disposons et l'évaluation que nous en faisons, nous déterminons quel navire sera envoyé sur les lieux et à quelle fin. Cela dépend des renseignements que nous avons.

Je devrais aussi mentionner qu'au cours des dernières années, nous avons travaillé à l'élaboration d'un cadre stratégique national visant à régler le problème des navires qui transportent des passagers clandestins. J'ai ce cadre ici. Je vais vous en laisser une copie.

Je m'engage à vous fournir les réponses à ces questions.

Le président: Si vous pouviez nous donner des exemples d'un certain nombre de situations, ce serait utile. Si les réponses diffèrent dans des circonstances différentes, donnez-nous un exemple dans chacun des cas, si vous le pouvez. Nous essayons de comprendre comment le système fonctionne. Si vous pouviez nous donner des exemples de son fonctionnement dans diverses situations, cela aiderait grandement le comité.

Le sénateur Cordy: Nous aimerions aussi que vous nous confirmiez à partir de quel moment, au juste, quelqu'un peut prétendre avoir les droits d'un citoyen canadien.

Le sénateur Day: Je voudrais que vous confirmiez ce que vous faites dans les eaux canadiennes, celles-ci étant définies comme se trouvant en deçà des douze premiers milles des côtes. Il y a aussi la zone contiguë comprise entre 12 et 24 milles. Y a-t-il une différence à chacune de ces distances? Qu'arrive-t-il lorsqu'on se rend dans la zone économique, à 200 milles?

Le sénateur Cordy: Je voudrais maintenant parler de la collecte de renseignements et plus particulièrement du partage de renseignements. Chaque témoin que nous avons entendu jusqu'à maintenant aujourd'hui nous a parlé du partage de renseignements. Tout le monde dit qu'il est très important de partager cela. Presque tous diront toutefois que c'est certainement un des défis que doit relever n'importe quel ministère.

Vous avez dit que la région du Québec bénéficiait de l'ajout de sept agents maritimes responsables de l'application de la loi. Un des témoins que nous avons entendus cet après-midi a dit qu'il a reçu un courriel concernant le partage des renseignements au Québec. En fait, dans la région du Québec, les responsables veulent partager les renseignements uniquement avec des organismes chargés de l'application de la loi et avec aucun autre organisme gouvernemental. Quel effet cela aurait-il sur Citoyenneté et Immigration Canada? Je suppose que l'ADRC serait considérée comme un organisme responsable de l'application de la loi, n'est-ce pas?

Ms. Tracy: No. The way the Quebec government seems to have defined things is people who have Level 1 access to CPIC. Level 1 access is usually restricted to traditional police forces, whether provincial, municipal or federal. Both CIC and CCRA have Level 2 status. As such, they will not have access to that information.

We understand — and we still have to look into it further — that there is some flexibility on the part of the minister of public security to hear an argument and a rationale from some of these Level 2 organizations as to why they have to continue to receive the information or to have access. We are working on that, as is CIC. There is some flexibility there.

Senator Cordy: In fact, government agencies will pursue that further. If CIC and CCRA are left out of the loop, we will have many gaps in the system.

Ms. Tracy: I cannot speak for other organizations. The news is relatively new. It is only a week or so old.

CCRA is actively working on a rationale and an argument for continued access. I would bet that most of the other departments that have the same sort of Level 2 or 3 access are doing the same thing.

Senator Cordy: Ms. Tracy, I am from Nova Scotia. I know the joint container targeting teams have been in place in Halifax for about a year. How is this working out?

Ms. Tracy: Very well. We had a similar experiment that was started in approximately 1995 whereby the ports of Halifax and Newark were exchanging information on in-transit shipments. They did not have officers in place. They were doing it by way of exchanges of fax, telephone calls and e-mails. There is already a very good link at least between those two ports.

The impact of the Manley-Ridge 30-Point Action Plan breathed new life into the project. I believe it was one of the first Manley-Ridge projects put in place after the declaration in December 2001.

It is a very positive initiative in all five sites. As I mentioned in my opening remarks, as recently as four or five weeks ago, we implemented an enhancement to it through the automated delivery of information into the U.S. targeting system, which has further assisted the relationship.

Senator Cordy: When you talk about this automated targeting system, are you talking about goods, the manifest?

Ms. Tracy: It would be the cargo control documents, the manifests for shipments going into the United States would go into the automated targeting system which performs a first sort of information. The system is programmed with a number of indicators, which targeters use to determine the level of risk a shipment or vessel will pose.

Mme Tracy: Non. De la façon dont le gouvernement du Québec semble avoir défini les choses, il est question des organismes qui ont un accès de niveau 1 au CIPC. Généralement, l'accès de niveau 1 est limité aux corps policiers traditionnels, qu'ils soient provinciaux, municipaux ou fédéraux. CIC et l'ADRC ont tous les deux un accès de niveau 2. Par conséquent, ils n'auront pas accès à ces renseignements.

Nous croyons savoir — et nous devons examiner cela de plus près — que le ministre de la Sécurité publique est disposé à faire preuve de souplesse et à écouter les arguments et les raisons que feront valoir certains organismes ayant un accès de niveau 2 pour continuer de recevoir les renseignements ou d'y avoir accès. Nous travaillons là-dessus, tout comme CIC. Il y a une certaine souplesse à cet égard.

Le sénateur Cordy: En fait, les organismes gouvernementaux vont pousser le dossier plus loin. Si CIC et l'ADRC sont tenus à l'écart, le système comportera de nombreuses failles.

Mme Tracy: Je ne peux pas parler au nom des autres organisations. La nouvelle est relativement récente. Elle ne date que d'une semaine environ.

L'ADRC s'emploie activement à étoffer ses raisons et ses arguments justifiant le maintien de son accès. Je parie que la plupart des autres ministères qui ont un accès de niveau 2 ou 3 font de même.

Le sénateur Cordy: Madame Tracy, je suis originaire de la Nouvelle-Écosse. Je sais que des équipes de ciblage conjoint des conteneurs sont en place à Halifax depuis environ un an. Comment cela fonctionne-t-il?

Mme Tracy: Très bien. Une expérience semblable avait été amorcée vers 1995; les ports de Halifax et de Newark échangeaient alors de l'information sur les envois en transit. Il n'y avait pas d'agents sur place. Cela se faisait par l'échange de télécopies, d'appels téléphoniques et de courriels. Il existe déjà d'excellents liens, du moins entre ces deux ports.

Les répercussions du plan d'action en 30 points conclu par MM. Manley et Ridge a insufflé une nouvelle vie au projet. Je pense que c'est un des premiers projets qui a été mis en place après la déclaration de décembre 2001.

C'est un projet très positif aux cinq endroits. Comme je l'ai mentionné dans mes observations préliminaires, il y a à peine quatre ou cinq semaines, nous avons apporté une amélioration en prévoyant la transmission automatisée de renseignements dans le cadre du système de ciblage des États-Unis, ce qui a facilité les liens.

Le sénateur Cordy: Lorsque vous parlez de ce système de ciblage automatisé, parlez-vous de marchandises, du manifeste?

Mme Tracy: Les documents de contrôle du fret, les manifests de marchandises destinées aux États-Unis qui sont intégrés dans le système de ciblage automatisé permettent un premier tri de l'information. Le système est programmé avec un certain nombre d'indicateurs dont se servent les responsables du ciblage pour déterminer le niveau de risque que pose un envoi ou un navire.

It does not replace the targeter, but it does a first bundle of information, and it gives you a risk scoring on each of the manifests or the documentation that goes in.

This enables the targeters to deal with the high risk ones and do further work-ups through either enforcement databases or public databases. It does save time, and it will be beneficial to the operation in general.

Senator Cordy: Does it give the originating country?

Ms. Tracy: That is a challenge. Sometimes, the cargo control documentation has a nice track of the originating port of the container. Often, it does not.

All organizations, including U.S. Customs and certainly the CCRA, are working hard to improve the quality of data that we get. However, there are containers that have a somewhat limited history.

Senator Cordy: What about the radiation detection equipment? There is a pilot project in Halifax.

Ms. Tracy: It is a three-phased project. The first phase, which is completed, was probably the simplest. It proved effective. We put a radiation detection device in a ski carrier on the top of the customs vehicle. The monitor was inside. It was switched on as we were doing our day-to-day business around the port.

We found that it functioned well. The equipment was robust. It was able to take the kind of beating that it might take in the container yards. That was a very successful pilot, and we are in the process of writing up the report.

For the second phase, two vendors are providing us with equipment to test. It is a portal system. We will set up a large portal so that a truck or a rail car can be sent through it. The portal can detect on a much larger scale than that of the mobile scanner.

The Chairman: When you refer to it as being a successful pilot, how do you know? Do you know what level of radiation would be put off by a low-grade dirty bomb? Can you measure it against that? What is your test for success?

Ms. Tracy: The test for success is that it has picked up radiation. When we go in with the survey meter, which is the secondary tool that will identify the type of radiation, it is always accurate when the off load is done. It has not found a dirty bomb.

The Chairman: It is one thing to say that it has always found radiation, but how do you know if it has missed radiation?

Cela ne remplace pas le travail du responsable du ciblage, mais cela fournit une première série d'informations et cela donne une cotation des risques sur chacun des manifestes ou documents soumis.

Cela permet aux responsables du ciblage de s'occuper des cas présentant des risques élevés et de faire des investigations plus approfondies au moyen de leurs bases de données publiques ou de celles servant à l'application de la loi. Cela fait gagner du temps et c'est dans l'intérêt du système, en général.

Le sénateur Cordy: Cela nous renseigne-t-il sur le pays d'origine?

Mme Tracy: C'est un problème. Parfois, les documents de contrôle des marchandises nous permettent de bien retracer le port d'origine du conteneur. Souvent, ils ne le permettent pas.

Toutes les organisations, y compris les services douaniers des États-Unis et certainement l'ADRC, travaillent d'arrache-pied pour améliorer la qualité des données que nous obtenons. Certains conteneurs ont toutefois une histoire un peu limitée.

Le sénateur Cordy: Qu'en est-il du matériel de détection des radiations? Il y a, à cet égard, un projet pilote à Halifax.

Mme Tracy: Il s'agit d'un projet en trois étapes. La première étape qui est maintenant terminée était probablement la plus simple. Elle s'est révélée efficace. Nous avons placé un appareil de détection des radiations dans un porte-skis installé sur le toit du véhicule des services douaniers. Le moniteur était à l'intérieur. Il était allumé pendant que nous vaquions à nos activités quotidiennes dans le port.

Nous avons constaté qu'il fonctionnait bien. Le matériel était robuste. Il a pu absorber les chocs auxquels il peut être exposé dans le terminal de conteneurs. Ce projet pilote a été couronné de succès, et nous sommes en train de rédiger le rapport à ce sujet.

Pour la deuxième étape, deux fournisseurs nous ont offert du matériel pour que nous en fassions l'essai. Il s'agit d'un système de portique. Nous allons mettre en place un vaste portique de manière à ce qu'un camion ou un wagon puisse passer dans ce portique. Ce système peut faire de la détection sur une échelle beaucoup plus grande qu'un scanner mobile.

Le président: Vous dites que le projet pilote est un succès, mais comment le savez-vous? Savez-vous quel niveau de radiation émanerait d'une bombe radiologique à faible teneur? Pouvez-vous faire une évaluation en fonction de cela? Quels sont vos critères pour déterminer si le projet est couronné de succès?

Mme Tracy: Le critère, c'est si l'appareil a décelé des radiations. Lorsque nous utilisons le compteur de radiations, le deuxième outil permettant d'identifier le type de radiation, nous remarquons que le constat est toujours juste une fois le déchargement effectué. La présence d'aucune bombe radiologique n'a été décelée.

Le président: C'est une chose de dire que les radiations ont toujours été décelées, mais comment savoir si l'appareil n'en a pas raté certaines?

Ms. Tracy: That is a difficult question to answer.

The Chairman: That is the only measure of effectiveness.

Ms. Tracy: If a dirty bomb is shielded very well, the sensitivity of the equipment is of the utmost importance.

This is a new area for me. There is probably not much equipment currently on the market that is that sensitive. That is what we are testing. We are testing both in lab environments and in operational environments.

Senator Banks: Do you test it to see whether it will pick up radiation that is well shielded?

Ms. Tracy: When we get the second piece of equipment, we will do some lab tests. We will try to simulate a well-shielded radiation source and see how it reacts to that and under what circumstances. We also have to weather conditions and that sort of thing.

The Chairman: I will come back to this later. I am reacting to your comment about the level of success being based on the fact that it indicated that there were some radiation spots around. You checked that in fact it was radiation. Until you can say that you are sure that you got all the radiation, you have not achieved success.

Ms. Tracy: I understand what you are saying. I believe that the second phase will have lab-simulated experiments whereby we will try to do just that. We will shield a radiation source to the best of our capacity and see how the equipment performs in that scenario. That will be the litmus test.

Senator Cordy: Is the intent to eventually scan all containers?

Ms. Tracy: The intent is to scan as close to all as we can, unobtrusively.

The third phase of our project is mounting the radiation detection devices on the gantry cranes. As the container is being taken out of the vessel, it would be scanned. That way we could scan virtually all containers and detect the radiation at the earliest stage possible. The challenge with the portal scanner is that there is much activity on the dock before the truck or train drives through.

Ideally, we want to identify a piece of equipment that will be able to take the beating that a gantry crane would give it. That would be the ideal scenario.

Senator Cordy: The container would be tested as it is lifted off the ship; is that correct?

Ms. Tracy: Correct.

The Chairman: Would the gantry crane also test containers being loaded onto the ships?

Mme Tracy: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre.

Le président: C'est la seule façon d'évaluer l'efficacité.

Mme Tracy: Si une bombe radiologique est très bien blindée, la sensibilité du matériel revêt une importance capitale.

C'est un domaine qui est nouveau pour moi. Il n'y a probablement pas beaucoup de matériel actuellement sur le marché doté d'une aussi grande sensibilité. C'est ce que nous testons. Nous faisons des essais en laboratoire et dans un milieu de travail.

Le sénateur Banks: Faites-vous des tests afin de déterminer si l'appareil décelera les radiations émanant d'une source bien blindée?

Mme Tracy: Lorsque nous obtiendrons la deuxième pièce d'équipement, nous ferons des tests en laboratoire. Nous essaierons de simuler une source de radiation bien blindée et nous verrons comment l'appareil réagit dans ces circonstances. Nous devons aussi surmonter certains facteurs et ce genre de chose.

Le président: Je vais revenir là-dessus plus tard. Je réagis à ce que vous avez dit au sujet du succès qui repose sur le fait qu'on a décelé certaines traces de radiation. Vous avez vérifié s'il y avait des radiations. Tant que vous ne pouvez pas affirmer avoir l'assurance que vous avez décelé toutes les radiations, votre travail n'a pas été couronné de succès.

Mme Tracy: Je comprends ce que vous dites. Je pense que, dans la deuxième étape, nous ferons des simulations en laboratoire pour essayer de vérifier cela. Nous blinderons une source de radiation de notre mieux et nous déterminerons comment le matériel se comporte dans ces circonstances. Ce sera l'épreuve décisive.

Le sénateur Cordy: A-t-on l'intention, à plus ou moins brève échéance, de scanner tous les conteneurs?

Mme Tracy: Nous voulons en scanner le plus grand nombre possible sans nuire aux activités.

La troisième étape de notre projet consistera à installer des appareils de détection des radiations sur des ponts-portiques. Quand on déchargerait un conteneur du navire, il serait scanné. Nous pourrions ainsi scanner presque tous les conteneurs et déceler les radiations le plus tôt possible. Le défi avec le scanneur de portique, c'est qu'il y a beaucoup d'activité sur le quai avant que le camion ou le wagon passe dans le portique.

Idealement, nous voulons trouver du matériel qui pourra absorber les chocs qu'il pourrait subir si on utilise un système de pont-portique. Ce serait l'idéal.

Le sénateur Cordy: Le conteneur serait vérifié pendant qu'on le décharge du navire, c'est bien cela?

Mme Tracy: C'est exact.

Le président: Le pont-portique pourrait-il aussi vérifier les conteneurs qui sont chargés à bord des navires?

Ms. Tracy: Do you mean on the export side? There is no reason why it could not. The plan has been on the import side.

The Chairman: If we are to ever have proper protection, we want to move it away from the borders and enter into agreements with other countries that they will scan what they are shipping to us. We would do the same in return.

By attaching it to the crane, we could provide that sort of outgoing inspection and certify that that particular ship, at least when it left a Canadian port, was radiation free.

Ms. Tracy: We could do that either with the gantry crane or with the portal at the entrance point of the port. Thus far, our testing has been for import containers. However, the technology would supposedly work on exports as well as imports.

The Chairman: In your opening statement you commented that you have a very effective targeting program whereby customs officers review information on all shipments destined to Canada. How do you know that it is effective?

Ms. Tracy: We have had a number of successes on the narcotics side that have been attributed oftentimes to intelligence information that we have received from our own intelligence officers, the RCMP, others and international sources. We have also had some good successes with cold-targeted shipments based on the targeting criteria we try to keep, Evergreen. We have had some good successes at the three major container ports

The Chairman: When this committee has asked police about drugs for example, or when the Special Senate Committee on Illegal Drugs has asked police about the prevention side of drugs, we have always been told that there have been big busts. However, when we have pursued that and asked them how much they are catching, we have been told that it is about 10 per cent.

Is that your level of success? Is it the 10 per cent level? If your example is drugs, the police are saying that they think that they are only getting 10 per cent of what is coming into the country. Is 10 percent success to you? What percentage do you consider to be a success?

Ms. Tracy: That is a hard question to answer. I do not know that I could be any more precise than the police were. The 10 per cent number is what the intelligence community, through their best analysis, is saying is being interdicted overall.

I cannot say whether customs gets 10 per cent of the drugs coming into Canada. When I call our targeting program successful, it is because it does have some very successful large-scale hits. It is hard to estimate that in terms of a percentage of drugs or general criminality that is coming into Canada.

Mme Tracy: Voulez-vous parler de ceux destinés à l'exportation? Il n'y a rien qui empêcherait cela. Le plan visait toutefois les importations.

Le président: Pour disposer un jour d'un système de protection adéquat, nous ne voudrions pas tout faire aux frontières et nous souhaiterions conclure des ententes avec d'autres pays qui se chargeront de scanner ce qu'ils nous expédient. Nous leur rendrons la pareille.

En fixant l'appareil de détection au pont-portique, nous pourrions garantir l'inspection de ce qui est expédié et certifier que le navire était exempt de radiation, à tout le moins lorsqu'il a quitté le port canadien.

Mme Tracy: Nous pourrions faire cela avec le pont-portique ou le portique au point d'entrée du port. Jusqu'à maintenant, nos essais ont porté sur les conteneurs importés. Je suppose toutefois que la technologie pourrait être utilisée aussi bien pour les exportations que les importations.

Le président: Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit qu'il existe un programme de ciblage très efficace dans le cadre duquel les agents des douanes examinent l'information sur tous les envois destinés au Canada. Comment savez-vous que ce programme est efficace?

Mme Tracy: Nous avons obtenu un certain nombre de succès par rapport aux stupéfiants, succès qui ont été souvent attribués aux renseignements que nous avons obtenus de nos propres agents du renseignement, de la GRC et d'autres sources, internationales ou non. Nous avons obtenu du succès avec certains envois ciblés, grâce aux critères de ciblage que nous essayons de garder à jour. Nous avons obtenu passablement de succès à trois importants terminaux portuaires à conteneurs.

Le président: Lorsque notre comité a posé des questions au sujet de la drogue aux représentants des corps policiers, ou lorsque le Comité sénatorial spécial sur les drogues illicites leur a posé des questions sur le volet prévention dans le domaine des drogues, on nous a toujours répondu qu'il y a eu de grands coups de filet. Cependant, lorsque nous avons continué à les interroger et que nous leur avons demandé quelle quantité ils interceptaient, ils nous ont répondu environ 10 p. 100.

Est-ce là votre taux de succès? S'agit-il de 10 p. 100? Si vous utilisez l'exemple des drogues, les policiers disent qu'ils croient n'intercepter que 10 p. 100 de ce qui entre dans notre pays. Votre taux de succès est-il de 10 p. 100? Quel pourcentage considérez-vous comme une réussite?

Mme Tracy: Il est difficile de répondre à cette question. Je ne pense pas que je puisse être plus précise que ne l'ont été les corps policiers. Les milieux du renseignement estiment, après analyse, que, dans l'ensemble, le taux d'interception est de 10 p. 100.

Je ne saurais dire si les services douaniers interceptent 10 p. 100 de la drogue qui entre au Canada. Lorsque je dis que notre programme de ciblage est un succès, c'est parce qu'il a permis de faire de très importantes découvertes. Il est difficile d'évaluer cela en pourcentage de la quantité de drogue qui entre au Canada ou de la criminalité générale.

The Chairman: We recently returned from Washington. Officials there told us that their system is in worse shape than ours is. If either the Americans or the Canadians tell the population how little we are able to stop, they will come looking for us with a rope.

What sort of levels should we be shooting for as a government, as a country, if we want to be comfortable about what is coming into the country? Clearly, no one in this room thinks 10 per cent is good enough. You do not have to necessarily come back and tell me it is 98.3 per cent. What we really want to know is what plans are in place to improve the percentage. No one here would be say that 10 per cent is appropriate, because, obviously, it is not.

Ms. Tracy: We are constantly working to improve the targeting program. The same thing applies to our intelligence program. We are constantly developing contacts and working with other government departments, police forces and international customs organizations to get good information to the front line. However, in my opinion, what will get us further is where the CCRA has been going with its non-intrusive inspection technology, the VACIS, the gamma ray scanner. Last week, in Halifax, the CCRA scanned 599 containers with that scanner. Not all commodities can be penetrated or interpreted, but a many of them can.

In my view, where to go next from a customs perspective is to focus on technology to assist, not replace, the work that customs officers do on exams.

The Chairman: In terms of the order of magnitude, we have heard testimony that the figure is just under 3 per cent of intrusive inspections, that is back-ending or de-stuffing. With the 11 gamma ray units you have in place, what percentage of containers are you able to handle? Are you moving up now past 3 per cent? Are you up to 7 per cent?

Ms. Tracy: We will be moving up past 3 per cent. We took delivery in December, I believe. They were up and running in January in Halifax first. Montreal was second. Vancouver had been going for some time with a port supplied one.

It is hard to say from our experience so far because I just quoted 599, which is great for the first couple of months. I expect that number to go up.

The Chairman: Are you saying 599 in a day?

Ms. Tracy: In a week.

The Chairman: How many containers came into that port in the same week?

Le président: Nous sommes rentrés de Washington depuis peu. Des représentants américains nous ont dit que leur système est dans un état plus lamentable que le nôtre. Si les représentants américains ou canadiens disent à leurs concitoyens à quel point leur taux d'interception est infime, ces derniers voudront nous crucifier.

Quel objectif devrions-nous nous fixer, comme gouvernement ou comme pays, si nous voulons être à l'aise avec ce qui entre chez nous? De toute évidence, personne à cet endroit ne pense que 10 p. 100 est satisfaisant. Vous ne devez pas nécessairement me répondre que 98,3 p. 100 serait un taux satisfaisant. Ce que nous voulons vraiment savoir, ce sont les plans qui sont en place pour améliorer ce pourcentage. Personne ici ne dira que 10 p. 100, c'est bien, parce que, de toute évidence, ce ne l'est pas.

Mme Tracy: Nous nous employons constamment à améliorer notre programme de ciblage. La même chose vaut pour notre programme de renseignement. Nous établissons constamment de nouveaux liens et nous travaillons avec d'autres ministères, corps policiers et organisations douanières internationales pour que les services de première ligne disposent de renseignements justes. À mon avis, ce qui va toutefois nous permettre de progresser, c'est l'orientation qu'a adoptée l'ADRC avec sa technologie d'inspection non intrusive, le SIVF, le scanneur à rayons gamma. La semaine dernière, à Halifax, l'ADRC a scanné 599 conteneurs avec ce scanneur. Ce ne sont pas toutes les marchandises qui peuvent être scrutées ou interprétées, mais bon nombre le peuvent.

À mon avis, dans l'optique douanière, la prochaine étape consiste à axer nos efforts sur la technologie visant à aider, et non pas à remplacer, le travail que font les agents des douanes lorsqu'ils effectuent des examens.

Le président: En ce qui concerne l'ampleur des activités, certains témoins nous ont dit que le pourcentage d'inspections intrusives, c'est-à-dire le dépotage des conteneurs, se situe à un peu moins que 3 p. 100. Avec les 11 systèmes à rayons gamma qui sont en place, quel pourcentage de conteneurs pouvez-vous inspecter? Pouvez-vous maintenant en inspecter plus que 3 p. 100? Le pourcentage a-t-il grimpé à 7 p. 100?

Mme Tracy: Nous allons dépasser les 3 p. 100. Je pense que nous avons pris livraison des appareils en décembre. Les appareils ont été installés et sont devenus fonctionnels d'abord à Halifax, en janvier, puis à Montréal. À Vancouver, les responsables utilisaient déjà un système fourni par les autorités portuaires.

Il est difficile de répondre à la lumière de notre expérience jusqu'à maintenant. Je viens de parler de 599 conteneurs, ce qui est excellent pour les deux premiers mois. Je m'attends à ce que ce nombre augmente.

Le président: Parlez-vous de 599 conteneurs en une journée?

Mme Tracy: En une semaine.

Le président: Combien de conteneurs sont arrivés au port cette semaine-là?

Ms. Tracy: If you do the math, it is still a low percentage. At Halifax, at least, the VACIS machine is not fully operational on a two-shift basis, but it will be soon. Once the officers get used to integrating it into their way of doing business, I am sure you will see a significant number of containers scanned. It will definitely complement our efforts on the off-load.

The Chairman: Presumably, using a VACIS machine takes more space. The containers have to be spread around a little more because of the nature of the machine it. Clearly, 11 units is a small number. Are there plans to have 22 or 44 or 111 units in place to do this?

Ms. Tracy: Currently, there is no plan in place to increase the number we have. That does not mean to say that we will not. We have one in Halifax. With some experience, we will be able to determine whether that is enough. We will have two in Montreal, in addition to the one at the Port of Vancouver. We can certainly expand the fleet, but we will start with those and see how they cover business.

The Chairman: You talked about targeting officers in Newark and Seattle-Tacoma. Can you give us a list in descending order of volume — and we do not need it now — of where shipments to Canada come from? It strikes me that Newark and Seattle-Tacoma are not the largest ports that ship into Canada. I do not know. I wonder where Rotterdam and Singapore fit in.

Why do we not have targeters out in the ports that ship the most into Canada? Why are we not working down the list in descending order?

Ms. Tracy: Part of the reason for going into joint targeting was so that we could control and get good coverage of the marine containers coming into Canada and the U.S. from abroad. In this way, we could continue to not impede either rail or highway traffic in Canada and the U.S. That was one of the main reasons that Canada Customs adopted the joint targeting unit idea. We did not adopt the container security initiative idea, which the U.S. did, where they put people in the ports. We do not believe that we need people at the foreign ports.

I am not certain whether you are aware of this or not, but on Friday our minister announced that Canada Customs is adopting the 24-hour rule.

The Chairman: Are you referring to 24 hours before loading instead of 96 hours before arrival?

Ms. Tracy: That is correct.

The Chairman: That will make us consistent with the Americans, which is good news. It is one less point of friction with them.

Mme Tracy: Si on fait le calcul, je pense que c'est encore un faible pourcentage. À Halifax, du moins, l'appareil du SIVF n'est pas pleinement fonctionnel pendant deux quarts de travail, mais il le sera sous peu. Une fois que les agents l'auront intégré à leur façon de fonctionner, je suis certaine qu'un nombre important de conteneurs seront scannés. Cela complétera certainement nos efforts à l'égard des conteneurs déchargés.

Le président: On peut supposer que l'utilisation d'un appareil du SIVF prend davantage de place. Les conteneurs doivent être un peu plus répartis autour vu la nature de l'appareil. De toute évidence, 11 appareils, c'est peu. Envisage-t-on d'en installer 22, 44 ou 111 pour accomplir ce travail?

Mme Tracy: Actuellement, on ne prévoit pas d'augmenter le nombre d'appareils dont nous disposons. Cela ne veut pas dire que nous ne le ferons pas. Nous avons un appareil à Halifax. Avec l'expérience, nous pourrions déterminer si cela suffit. Nous en aurons deux à Montréal, en plus de celui qui se trouve au port de Vancouver. Nous pouvons certainement augmenter le nombre d'appareils, mais nous commencerons avec ceux que nous avons et nous verrons comment ils nous permettent de nous acquitter de notre travail.

Le président: Vous avez parlé d'agents de ciblage à Newark et au port de Seattle-Tacoma. Pouvez-vous nous soumettre une liste — nous en avons besoin maintenant — par ordre décroissant, de la provenance des envois au Canada? Il me semble que la majeure partie des navires qui viennent au Canada n'arrivent pas en provenance des ports de Newark et de Seattle-Tacoma. Je ne sais pas. Je me demande où se classent, dans la liste, les ports de Rotterdam et de Singapour.

Pourquoi ne postons-nous pas des responsables du ciblage dans les ports d'où proviennent la majeure partie des exportations destinées au Canada? Pourquoi ne pas nous servir de la liste sur laquelle figurent les ports en ordre décroissant?

Mme Tracy: Si nous avons décidé de procéder à un ciblage conjoint, c'est notamment parce que cela nous permettait de contrôler et de bien surveiller les conteneurs maritimes qui arrivaient au Canada et aux États-Unis en provenance de l'étranger. De cette façon, nous continuions de ne pas entraver le trafic ferroviaire et routier au Canada et aux États-Unis. C'est principalement pour cela que Douanes Canada a accepté l'idée d'un ciblage conjoint. Contrairement aux États-Unis, nous n'avons pas retenu le projet de sécurité visant les conteneurs, projet dans le cadre duquel des agents sont postés dans les ports. À notre avis, il n'est pas nécessaire que nous postions des gens dans les ports étrangers.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais vendredi, notre ministre a annoncé l'adoption par Douanes Canada de la règle des 24 heures.

Le président: Parlez-vous de la règle des 24 heures avant le chargement, plutôt que celle des 96 heures avant l'arrivée?

Mme Tracy: C'est exact.

Le président: Cela harmonisera nos règles avec celles des Américains, ce qui est une excellente nouvelle. Cela élimine un sujet de friction avec eux.

If your argument is that you want to find the problem as far away as possible, I do not understand why the department is not actively pursuing the idea of having targeters in major ports. I can understand why there is a program that has gone ahead with Halifax, Montreal, Vancouver, Tacoma and Newark. That is a confidence-building gesture. It is a test with the Americans. Everything we have heard back from your department or your agency is that it is working.

If it is working, why do we not do it in a lot of places? In particular, why do we not do it in the places that ship the most to us and protect Canadians that way?

Ms. Tracy: The adoption of the 24-hour rule will get us electronic information for targeting and intelligence purposes prior to the shipment departing the country. The targeting can be done from Canada. We can alert the authorities at the port of departure as to the fact that we either want the shipment examined or we do not want it loaded. We do not believe it is necessary to have an officer over there when can you do electronic targeting from home.

The Chairman: Are you announcing to us that you will take the people back from New Jersey and Washington?

Ms. Tracy: No, I am not announcing that.

The Chairman: You just said you do not need to have them there.

Ms. Tracy: The beauty of having the people in the U.S. and our Canadian ports is that we can use our systems to jointly target containers.

The Chairman: What I am saying is that it sounds like a bit of terrific PR. It sounds like it is working well. Certainly, the Americans like it. We heard from our opposite numbers in the States that they liked it a lot. It begs the question: If it works well, why not expand it? I think your answer was that you can do it from Ottawa, or from some place in Canada, but it still works even better if you actually send people there. Have I heard you correctly?

Ms. Tracy: What I said is that the CCRA has not decided at this point to station anyone overseas.

The Chairman: How about in other ports in the United States?

Ms. Tracy: Before we went forward with this, we did a study of the major ports that receive shipments that go in-transit to Canada. By far, Seattle-Tacoma and New Jersey came up as the highest. If that traffic pattern changes, then there would be a consideration of change.

The Chairman: Are they the highest in North America but not the highest worldwide?

Si vous dites que vous voulez déceler le problème le plus tôt possible, je ne comprends pas pourquoi votre ministère ne cherche pas activement à affecter des responsables du ciblage dans les principaux ports. Je comprends pourquoi on a mis en place un programme dans les ports de Halifax, de Montréal, de Vancouver, de Tacoma et de Newark. C'est une initiative qui vise à bâtir la confiance. C'est un essai que nous menons avec les Américains. Tout ce que nous avons entendu de votre ministère ou de votre agence, c'est que cela fonctionne.

Si cela fonctionne, pourquoi ne pas faire la même chose à bien des endroits? Pourquoi ne pas le faire, entre autres, dans les ports d'où provient la majeure partie de ce qui est exporté chez nous et pourquoi ne pas protéger ainsi les Canadiens?

Mme Tracy: L'adoption de la règle des 24 heures permettra d'obtenir électroniquement des données qui serviront au ciblage et aux services du renseignement avant que l'envoi ne quitte son pays d'origine. Le ciblage peut se faire du Canada. Nous pouvons prévenir les autorités du port d'origine que nous voulons que l'envoi soit examiné, sinon nous refuserons qu'il soit déchargé. À notre avis, il n'est pas nécessaire de poster un agent là-bas quand nous pouvons faire du ciblage électronique à partir de chez nous.

Le président: Êtes-vous en train de nous annoncer que vous allez rapatrier les agents du New Jersey et de l'État de Washington?

Mme Tracy: Non, je n'annonce pas cela.

Le président: Vous venez de dire que leur présence là-bas n'est pas nécessaire.

Mme Tracy: Je dis que ce qui est bien dans le fait d'avoir des gens en place dans les ports américains et canadiens, c'est que nous pouvons utiliser nos systèmes pour faire un ciblage conjoint des conteneurs.

Le président: Ce que je veux dire, c'est que cela ressemble à une entreprise de relations publiques assez extraordinaire. Cela semble bien fonctionner. Cela plaît certainement aux Américains. Nos homologues aux États-Unis nous ont dit qu'ils aimaient beaucoup cela. Il faut donc se poser la question suivante: Si le système fonctionne bien, pourquoi ne pas l'étendre? Sauf erreur, vous avez dit que vous pouvez faire cela d'Ottawa ou d'ailleurs au Canada mais que le système fonctionne encore mieux si vous envoyez des gens sur place. Vous ai-je bien compris?

Mme Tracy: Ce que j'ai dit, c'est que l'ADRC n'a pas encore décidé de poster des agents outre-mer.

Le président: Que dire des autres ports aux États-Unis?

Mme Tracy: Avant d'aller de l'avant avec ce projet, nous avons fait une étude des principaux ports qui reçoivent des envois devant transiter au Canada. Les ports de Seattle-Tacoma et du New Jersey sont ceux qui, de loin, se sont classés le plus haut dans la liste. Si les habitudes de trafic évoluent, il y aurait lieu d'envisager un changement.

Le président: Ces ports se classent-ils les premiers en Amérique du Nord, mais pas à l'échelle internationale?

Ms. Tracy: They are the highest in North America.

The Chairman: If you found 10 other ports in descending order in the United States, perhaps you would look at it, or not. I understand.

Senator Banks: The ports of Newark and Seattle-Tacoma are where containers are unloaded. In effect, those containers are being through shipped to Canada.

Ms. Tracy: That is correct, by truck or rail.

Senator Banks: In the same sense, a large number of containers that are offloaded at Halifax are going to Boston or Chicago; is that right?

Ms. Tracy: That is right.

Senator Banks: When Senator Kenny first asked the question about putting scanners on gantry cranes, we were talking about the fact that it was a good idea to scan, in that case for radiation, shipments which were bound for Canada. Not that many people ship from Newark to Canada in the sense of the shipment originating in Newark, or from Seattle-Tacoma to Canada. It would make no sense. Antwerp, however, is another question, as is Hong Kong.

The logic says that, if our object is to try to keep inspection and interdiction and problems as far away from our facilities and our infrastructure and our people and our borders as possible, and if we accept the idea that it is a good idea to have American security examinations on this side of the border and Canadian ones on the American side of the border, then it would be a good idea in Antwerp, too, would it not?

Ms. Tracy: In theory, I would have to agree with you. At this point, the CCRA has adopted the 24-hour-prior-to-loading rule.

Senator Banks: Say that in Antwerp or in Hong Kong, someone says, "I am loading this container with 800,000 pounds of flour and it is bound for Canada." Who in Ottawa knows that is in fact 800,000 pounds of flour, and how would you find that out, aside from the container company or the transit operator being under suspicion for having done something? With no information, no scanning occurs.

Ms. Tracy: The person responsible for reporting has a prescribed number of specific data elements that they must provide, for example, the importer, the exporter, the type of goods, the weight, and so on.

Senator Banks: The exporter could tell you what it was, but you would not know whether that was true.

Ms. Tracy: This is where the targeting comes in. If anything from that shipment raises an alarm bell in terms of our targeting or intelligence, we would request that the customs administration from the other country do an examination of that shipment before it is loaded.

Mme Tracy: Ils se classent les premiers en Amérique du Nord.

Le président: Si vous trouviez les dix autres ports les plus importants aux États-Unis, vous envisageriez peut-être de le faire, ou peut-être pas. Je comprends.

Le sénateur Banks: Les ports de Newark et de Seattle-Tacoma sont ceux où des conteneurs sont débarqués. En fait, ces conteneurs sont envoyés directement au Canada.

Mme Tracy: C'est exact, par camion ou par train.

Le sénateur Banks: De la même manière, un grand nombre des conteneurs qui sont débarqués à Halifax sont envoyés à Boston ou à Chicago, n'est-ce pas?

Mme Tracy: Tout à fait.

Le sénateur Banks: Lorsque le sénateur Kenny a soulevé la possibilité de mettre des scanners sur des portiques, nous étions d'accord pour dire que c'était une bonne idée de scanner les cargaisons à destination du Canada, dans ce cas-là pour détecter un rayonnement. Comme peu de gens expédient des cargaisons au Canada à partir de Newark ou, quant à cela, de Seattle-Tacoma, cela n'aurait aucun sens. Dans le cas d'Anvers ou de Hong Kong, toutefois, c'est une toute autre affaire.

S'il s'agit d'essayer d'éloigner le plus possible les problèmes d'inspection et d'interdiction de nos installations, de notre infrastructure, de nos gens et de notre frontière, et si l'on considère que c'est une bonne idée d'avoir des inspections de sécurité américaines de ce côté-ci de la frontière et des inspections de sécurité canadiennes du côté américain de la frontière, la logique veut que ce soit aussi une bonne idée d'avoir des inspections de sécurité à Anvers, n'est-ce pas?

Mme Tracy: En principe, oui. Pour le moment, l'ADRC a adopté la règle des 24 heures.

Le sénateur Banks: Supposons que, à Anvers ou à Hong Kong, quelqu'un décide d'expédier au Canada un conteneur renfermant 800 000 livres de farine. Qui, à Ottawa, sait qu'il s'agit effectivement de 800 000 livres de farine, et comment le saurait-on si l'entreprise de conteneurs ou de transport n'est pas soupçonnée d'avoir fait quoi que ce soit de mal? Sans information, il n'y a pas d'inspection au scanner.

Mme Tracy: La personne chargée de faire rapport doit fournir un certain nombre de données spécifiques dont, par exemple, le nom de l'importateur et de l'exportateur, le type de marchandises, le poids de la cargaison, et ainsi de suite.

Le sénateur Banks: L'exportateur peut vous dire qu'il s'agit de telles ou telles marchandises, mais vous n'avez aucun moyen de savoir si c'est vrai.

Mme Tracy: C'est là qu'intervient le ciblage. Si une partie de la cargaison éveille des soupçons au niveau du ciblage ou de la collecte de renseignements, nous demandons à l'administration douanière des autres pays de procéder à un examen de la cargaison en question avant l'embarquement de celle-ci.

Senator Banks: Yes, but a dockworker, not the shipper of record, will not say, "By the way, I put some illegal substance in there." If the shipper intentionally ships something illegal, he will not tell you that. No one is checking that, are they?

Ms. Tracy: Do you mean on export?

Senator Banks: No one is checking the stuff being loaded into that container to see if what they say is being loaded into that container is in fact all that is being loaded.

Ms. Tracy: No, but if you look at the traditional way of doing customs business, we get information from the same party or from the importer. We get the same data elements and we go through the same targeting process. We have no idea whether there is something in there until we look. We would not know to look, though, unless we targeted it or we took it through a random VACIS exam.

Senator Banks: With respect to drugs — and, I presume in this case we are talking about harder narcotics such as heroin — the success rate so far as we know of the present system is about 10 per cent. That is how well that works.

Ms. Tracy: Yes.

Senator Banks: I will now turn another subject. I want to talk to CIC about the new staff you are putting in place. One of the things you talked about in respect of investigation officers is that regional management teams are only able to respond to these requests on an extremely limited basis. What happens when you get a request and you cannot respond to it? Nothing?

Ms. Normoyle: In those instances where the request has been identified as a priority request, we have been able to identify resources to provide the required support to CCRA. CCRA will do the first line of inspection. They will call us in as they consider appropriate, depending on what information they are gathering.

The federal government has recognized that deficiency.

Senator Banks: What happens in the case of a deficiency? You are saying that you are only able to respond to them on an extremely limited basis. I presume that means somewhat less than half. What happens with the other half of the cases?

Ms. Normoyle: We rely on our colleagues from CCRA to take the lead and address the issues.

Senator Day: I would interpret "extremely limited basis" to be something significantly less than half. Are you being kind, Senator Banks?

Senator Banks: I wanted to establish the largest possible parameter.

What is "the passenger and crew initiative"? You said it will enhance your capacity to screen substantially. How?

Le sénateur Banks: Oui, mais un débardeur, qui ne sera pas l'expéditeur responsable, n'ira pas vous le dire s'il a mis là-dedans une substance illégale. Si l'expéditeur expédie sciemment quelque chose d'illégal, il ne vous le dira pas. Personne ne vérifie cela, n'est-ce pas?

Mme Tracy: À l'exportation, vous voulez dire?

Le sénateur Banks: Personne ne vérifie si ce qui est chargé dans le conteneur est bien ce que l'on en dit.

Mme Tracy: Non, mais compte tenu de la façon traditionnelle de mener une opération douanière, nous obtenons de l'information de la même personne ou de l'importateur. Nous obtenons les mêmes données et nous procédons au même ciblage. Nous n'avons aucun moyen de savoir s'il y a quelque chose là-dedans tant que nous n'allons pas y voir. Nous n'irions pas y voir, toutefois, si nous n'avions pas ciblé le conteneur ou si nous ne l'avions pas soumis au hasard à un examen par SIVC.

Le sénateur Banks: Pour ce qui concerne les drogues — et je suppose qu'il s'agit ici de drogues dures comme l'héroïne — le taux de succès du système actuel est à notre connaissance de 10 p. 100 environ. Voilà dans quelle mesure il est efficace.

Mme Tracy: Oui.

Le sénateur Banks: Je passe maintenant à un autre sujet. Je veux parler à la représentante de Citoyenneté et Immigration Canada au sujet des nouveaux effectifs que l'on met en place. Une des choses que vous avez dites au sujet des agents d'enquête, c'est que les équipes régionales de gestion ne peuvent répondre qu'à un nombre extrêmement limité de demandes. Qu'arrive-t-il lorsque vous ne pouvez pas répondre à une demande? Rien?

Mme Normoyle: Dans les cas où la demande est considérée comme prioritaire, nous avons trouvé le moyen d'offrir l'appui nécessaire à l'ADRC. L'ADRC assurera l'inspection de première ligne. Elle fera appel à nous au besoin, dépendant des renseignements qu'elle recueillera.

Le gouvernement fédéral reconnaît qu'il y a là une lacune.

Le sénateur Banks: Qu'arrive-t-il si vous ne pouvez pas répondre à une demande? Vous dites que vous pouvez seulement répondre à un nombre extrêmement limité de demandes. Moins de la moitié, je suppose. Qu'arrive-t-il à l'autre moitié?

Mme Normoyle: Nous comptons sur nos collègues de l'ADRC pour s'en charger.

Le sénateur Day: Pour moi, «un nombre extrêmement limité», c'est beaucoup moins que la moitié. Essayez-vous d'être gentil, sénateur Banks?

Le sénateur Banks: Je voulais établir le paramètre le plus large possible.

Qu'entend-on par «initiative passagers-membres de l'équipage»? Vous dites que celle-ci rehaussera considérablement votre capacité de procéder à une sélection. Comment cela?

Ms. Normoyle: Through information that we gather from our intelligence community and other intelligence communities, we will be able to work with our colleagues in CCRA and other partners to identify vessels of interest and vessels of interest where we may want to ensure that we do more substantive screening.

Senator Banks: I understand that, but what, specifically, is “the passenger and crew initiative?” What is that? That sounds like a program to me where someone is sending information in advance, information which had not previously been sent. Is it not that?

Ms. Normoyle: I think it is just receiving that information and doing some analysis around that it such that we are in a better position to identify vessels of interest to us. We would then identify a team to go and board that vessel. We have not had that capacity in the past.

Senator Banks: How do we get it now?

Ms. Normoyle: We will have to recruit people and train them, and we will have to work with our colleagues who have experience doing that.

Senator Banks: You state that the passenger and crew initiative will enhance your ability to screen, target and examine vessels, including passengers. I assume that we are not talking about Cunard or *The Love Boat*. We are talking about some steamers that coming from the coast of South America. What is the means by which you will achieve getting the information on the passengers and crew of that ship, which has not been in place until now and which will now be in place because of that? Is that part of the 24-hour or the 96-hour rule?

Ms. Normoyle: I will ask my colleague from CCRA to talk about the information that we receive, and then I will talk about what we aim to do with that information.

Ms. Tracy: We receive the names and passport numbers and other documentation numbers for the crew. I believe, 24 hours in advance of the ship arriving, but I would have to verify that. I think it is 24 hours in advance.

The CIC initiative will complement what Customs is doing by bringing its officers, expertise and databases into the targeting units.

Senator Banks: One of the new 96- or 24-hour requirements is to tell you who is on board a ship, and that did not exist before; is that correct?

Ms. Tracy: We are getting advance notice of who is on the ship now. The 24-hour rule is not a change to that. It will still remain 24 hours for the crew list. I would like to verify that, if you would permit me.

The Chairman: Send us a letter.

Senator Banks: I do not think we used to get that information. I think freighters just used to arrive in port.

Mme Normoyle: Grâce à l'information que nous fourniront notre communauté du renseignement et d'autres communautés du renseignement, nous pourrions, en collaboration avec nos collègues de l'ADRC et d'autres partenaires, cerner les bâtiments qui présentent un intérêt et que nous voudrions peut-être examiner de plus près.

Le sénateur Banks: Fort bien, mais qu'entend-on au juste par «initiative passagers-membres de l'équipage?» Qu'est-ce que c'est? On dirait un programme dans le cadre duquel quelqu'un fournit à l'avance une nouvelle information. N'est-ce pas ce dont il s'agit?

Mme Normoyle: Je crois qu'il s'agit seulement de recevoir cette information et de l'analyser de façon à être mieux en mesure de cerner les bâtiments présentant pour nous un intérêt. Nous enverrons ensuite une équipe à bord de ce bâtiment, ce que nous ne pouvions pas faire jusqu'à maintenant.

Le sénateur Banks: Comment pourrions-nous le faire désormais?

Mme Normoyle: Nous devons recruter et former des gens, et solliciter la collaboration de nos collègues qui ont l'habitude de ces choses.

Le sénateur Banks: Vous déclarez que l'initiative passagers-membres de l'équipage rehaussera votre capacité de sélectionner, de cibler et d'examiner des bâtiments, y compris leurs passagers. Je présume que nous ne parlons pas ici des bâtiments de la société Cunard ni de *La croisière s'amuse*. Nous parlons de quelques vapeurs qui viennent de l'Amérique du Sud. Comment cela vous permettra-t-il désormais d'obtenir des renseignements sur les passagers et les membres de l'équipage de ces navires? Cela fait-il partie de la règle des 24 heures ou des 96 heures?

Mme Normoyle: Je demanderai à ma collègue de l'ADRC de parler de l'information que nous recevons, puis je vous dirai ce que nous cherchons à faire avec cette information.

Mme Tracy: Nous recevons le nom et le numéro de passeport et d'autres documents des membres de l'équipage 24 heures avant l'arrivée du navire, je crois, mais je n'en suis pas sûre.

L'initiative de Citoyenneté et Immigration Canada complètera le travail des autorités douanières en contribuant ses agents, son expertise et ses bases de données aux unités de ciblage.

Le sénateur Banks: Un des nouveaux critères de la règle des 96 ou 24 heures consiste à vous dire qui est à bord d'un navire, et cela n'existait pas avant; est-ce bien cela?

Mme Tracy: On nous dit déjà à l'avance qui sera à bord d'un navire. La règle des 24 heures ne changera rien à cela. On devra toujours nous fournir 24 heures à l'avance la liste des membres de l'équipage. Je voudrais vérifier cela, si vous me le permettez.

Le président: Envoyez-nous une lettre.

Le sénateur Banks: Je ne crois pas que nous recevions habituellement cette information. Je crois que les navires de charge arrivaient tout simplement au port.

Ms. Tracy: We have received that information. I do not know for how long, but at least for a few years. We have the information well in advance. We have enough time to do a workup.

The Chairman: Is the information that you get on ship passengers the same as is currently being provided on airline passengers, namely, how they bought the ticket and who is involved? Let the record show that she is shaking her head no. I will give you a chance to answer in just a second.

If the information is not as much in depth, why not? A moment ago, Senator Banks implied that it was only tramp ships from Casablanca that we checked out, but in fact Cunard or *The Love Boat* would be checked out, as would any boat. There is no exemption if you are sitting at the captain's table. Could you tell us what information you do gather. Why is it different from that that we share on airlines and, if it is different, why it is different? Why do we not need the same information?

Ms. Tracy: There are two types of things happening on the marine mode. There is the crew list which has the name, nationality, passport number, seafarer paper number and that sort of thing. That is the extent of it. Of course, they would not have travel agencies, visa numbers and that sort of thing.

API/PNR, the Advance Passenger Information/Personal Name Record, is the system we are developing initially for airlines, but that will broaden out into the marine cruise ship mode and ferry terminal mode at a later date. We do not have it now because, in the API/PNR project, we have capitalized on the information that the airlines already have in their systems which they can provide to us for targeting.

Senator Banks: Do cruise ships not have that?

Ms. Tracy: I understand cruise ship lines have much more limited information. Their personal name records are not as well-organized in terms of the circumstances of travel. We are working with them. However, we are trying to get it up and running on the airports first. We will be talking to the cruise ship industry and, if possible, the ferry operators, to get a similar if not the same process going in that mode.

Senator Banks: Thank you. Please let us know what happens.

For which of your agencies will the marine intelligence and enforcement officers be working?

Ms. Normoyle: They will be working for CIC.

Senator Banks: They will intercept criminal groups and terrorists and alien smugglers. Will they be peace officers?

Mme Tracy: Nous recevons cette information. J'ignore depuis combien de temps au juste; depuis quelques années au moins. Nous obtenons l'information longtemps d'avance. Nous avons amplement le temps d'intervenir.

Le président: L'information que vous obtenez sur les passagers d'un navire est-elle la même que celle qui est fournie à l'heure actuelle sur les passagers des lignes aériennes, notamment comment ils ont acheté leur billet et qui les y a aidés? Consignez au compte rendu que le témoin fait signe que non. Je vous donnerai la chance de répondre dans un petit instant.

Si l'information n'est pas aussi complète, pourquoi en est-il ainsi? Le sénateur Banks a laissé entendre tout à l'heure que l'on contrôlait seulement les navires de tramping en provenance de Casablanca mais, en fait, les bâtiments de la société Cunard et celui de *La croisière s'amuse* seraient soumis au même contrôle que tout autre navire. Aucun convive du capitaine ne saurait être exempté. Pouvez-vous nous dire quelle information vous recueillez? En quoi diffère-t-elle de celle que nous fournissent les compagnies aériennes et pourquoi? Pourquoi n'avons-nous pas besoin de la même information?

Mme Tracy: Il se produit deux choses au niveau du transport maritime. Il y a la liste des membres de l'équipage sur laquelle figurent leur nom, leur nationalité, leur numéro de passeport, leur numéro de pièce d'identité de gens de mer et d'autres choses du genre. C'est tout. Ils n'ont évidemment pas d'agence de voyage ni de numéro de visa, par exemple.

Le Système de renseignements anticipés sur les passagers et le dossier passager ont été mis au point d'abord pour les passagers du transport aérien, mais ils seront éventuellement étendus à ceux des paquebots de croisière et des traversiers. Ce n'est pas encore le cas parce que notre programme à cet égard vise à tirer profit de l'information dont les compagnies aériennes disposent déjà et qu'elles peuvent nous fournir à des fins de ciblage.

Le sénateur Banks: Les paquebots de croisière n'ont-ils pas cela?

Mme Tracy: Je crois savoir que les sociétés de croisière disposent d'une information beaucoup plus limitée. Leur dossier passager ne fournit pas autant de détails sur les données du voyage. Nous collaborons avec eux. Toutefois, nous nous efforçons de régler d'abord la question des aéroports. Nous nous entretiendrons ensuite avec les entreprises de paquebots de croisière et, si possible, les exploitants de traversier, afin d'implanter quelque chose de similaire sinon d'identique dans leur secteur.

Le sénateur Banks: Merci. Tenez-nous au courant, s'il vous plaît.

Pour lesquels de vos organismes les agents maritimes du renseignement et d'exécution de la loi travailleront-ils?

Mme Normoyle: Ils travailleront pour Citoyenneté et Immigration Canada.

Le sénateur Banks: Ils intercepteront des groupes criminels, des terroristes et des contrebandiers étrangers. Seront-ils des agents de la paix?

Ms. Normoyle: We have not created the position yet. This will be a new type of officer who will be working for us and those officers will work with the teams that are in place today who do interception and the boarding of vessels. We have not yet developed the program, but it was presented based on proposals contained in the broader marine security package. The program is under development as we speak.

Senator Banks: Is there a plan that those marine intelligence and enforcement officers will be peace officers?

Ms. Normoyle: I do not know. I will have to get back to you on that.

Senator Banks: Please let us know about that. I am asking because they will be charged with intercepting criminal groups, terrorists and alien smugglers. Those are not nice people. I would not want to send someone onto a ship, however many miles out, to face those people without some authority, other than legal authority.

Senator Day: Senator Banks' question about legal authority raises the question as to whether they will operate within the 12-mile limit. We may need some analysis on that issue. The legal-authority issue is an interesting one, but I will not pursue that further now.

You have already demonstrated ample change, significant change, since September 11. Although much of this was in place beforehand, there have been significant changes in relation to security, marine security in particular, since September 11, 2001.

You talked about increasing intelligence. As Senator Cordy has pointed out, we have heard all day about how important intelligence is in balancing risk analyses and determining where you should target your limited resources. Several departments are now creating new intelligence officer roles. Citizenship and Immigration Canada, Canada Customs and Revenue Agency, the RCMP and Agriculture Canada, all have intelligence officers now. Where will this stop? We are creating coordination problems with all this intelligence. Has anyone ever suggested having one organization — RCMP, CSIS, one organization — coordinating all of the intelligence and then feeding that intelligence to all of us?

Ms. Tracy: One good thing about having intelligence officers in a number of different organizations is that each organization brings its own expertise and its own knowledge of its own legislation. It brings the issues that it faces into the fold. A generic or centralized intelligence organization would have some difficulty doing that. I do not know that it is a big a problem to have a number of different organizations with their own intelligence officers, provided there is cooperation and communication.

Senator Banks: There needs to be a willingness to use it.

Mme Normoyle: Nous n'avons pas encore créé le poste. Il s'agit d'un nouveau type d'agents qui travailleront pour nous et qui collaboreront avec les équipes qui s'occupent aujourd'hui d'intercepter et d'arraisonner des navires. Nous n'avons pas encore développé le programme, mais il a été présenté en fonction des propositions contenues dans le grand programme de la sûreté maritime. Le programme est présentement en cours de développement.

Le sénateur Banks: Prévoit-on que ces agents maritimes du renseignement et d'exécution de la loi seront des agents de la paix?

Mme Normoyle: Je l'ignore. Je devrai me renseigner.

Le sénateur Banks: Tenez-nous au courant, s'il vous plaît. Je pose la question parce qu'ils seront chargés d'intercepter des groupes criminels, des terroristes et des contrebandiers étrangers. Des gens pas comme il faut, quoi. Je ne voudrais pas envoyer quelqu'un sur un navire, où qu'il soit, affronter ces gens-là sans autre pouvoir qu'une autorisation légale.

Le sénateur Day: La question du sénateur Banks concernant l'autorisation légale m'amène à me demander s'ils travailleront en deçà de la limite des 12 milles. Nous devons peut-être analyser cela. La question de l'autorisation légale est intéressante, mais je ne l'approfondirai pas aujourd'hui.

Vous avez déjà instauré de nombreux changements, d'importants changements, depuis le 11 septembre 2001. Une bonne partie de ce programme était déjà en place, mais on a instauré d'importants changements en matière sécuritaire et surtout de sûreté maritime, depuis le 11 septembre 2001.

Vous voulez accroître la collecte de renseignements. Comme l'a signalé le sénateur Cordy, on nous a dit toute la journée à quel point la collecte de renseignements est importante pour équilibrer les analyses de risques et déterminer où cibler des ressources limitées. Plusieurs ministères sont en train de créer des postes d'agent du renseignement. Citoyenneté et Immigration Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, la GRC et Agriculture Canada ont désormais tous des agents du renseignement. Où cela s'arrêtera-t-il? Nous allons avoir des problèmes de coordination avec toutes ces collectes de renseignements. A-t-on jamais proposé qu'une seule organisation — la GRC, le SCRS, une seule organisation — coordonne toute la collecte de renseignements, puis nous communiquent à tous les renseignements recueillis?

Mme Tracy: Ce qui est bon dans le fait d'avoir des agents du renseignement dans différentes organisations, c'est que chaque organisation contribue sa propre expertise et sa propre connaissance de sa propre loi. Elle partage ses problèmes avec les autres. Une organisation générale ou centrale du renseignement de sécurité aurait du mal à avoir cela. Je ne crois pas que le fait que différentes organisations ont leurs propres agents du renseignement pose un problème tant que la collaboration et la communication existent entre elles.

Le sénateur Banks: Encore faut-il qu'on le veuille.

Ms. Tracy: Cultural barriers must be broken down, and they have been broken down significantly since September 11, both between government departments and with police. I think the important thing is not the number of different uniforms that are sitting in the office but the fact that they are all sitting in the office and bringing their own expertise and means of communication to their own particular front lines.

Canada Customs participates in a number of joint-force operations with the police, whether it be for money-laundering, drugs or any number of things. They have actually valued our in-depth knowledge of the Customs Act and of the issues that we face. In turn, we appreciate the kind of information that they can provide so that we can feed it back to our front lines.

In summary, I do not think it has as much to do with the number of uniforms around the table. It has more to do with every group understanding its role and working as a team.

Senator Day: In any event, the decision has been made that each department will develop its own intelligence-gathering group.

Ms. Normoyle: The intelligence capacity in each of the departments has been in existence for some time. In the case of our passenger-and-crew initiative, we are adding an additional body to work with marine enforcement officers to bring some information to the table from the marine front. I would emphasize that each of us has expertise. Depending on the task, we will need to work together and bring all perspectives to the table to have a complete picture.

In CIC, for example, our intelligence community brings information that helps us decide whether to impose a visa requirement on a certain country. That community also brings assessments of intelligence information that allows our minister to decide whether to stop removals to a certain country, depending on the conditions in that country. That intelligence specifically allows us to exercise our responsibilities within the mandate of Citizenship and Immigration in an area which is specialized in our domain.

We are required to support those activities while, at the same time, we are obliged to share information with our other partners around the table. This process has been significantly enhanced since September 11, in particular through the Interdepartmental Marine Security Working Group. It is important to underline that.

Senator Day: We have heard about that Interdepartmental Marine Security Working Group quite a bit today. It sounds impressive. You spoke about your intelligence network people sharing with Customs, RCMP, CSIS, the Department of National Defence, Fisheries and Oceans, and Transport Canada.

Mme Tracy: Les barrières culturelles doivent être supprimées, et on en a supprimé beaucoup depuis le 11 septembre 2001, tant entre les ministères eux-mêmes qu'entre les ministères et les forces policières. L'important, ce n'est pas le nombre d'uniformes différents qu'il y a dans un bureau, mais le fait que tous ces agents travaillent ensemble et contribuent leur expertise et leurs moyens de communication à leurs agents de première ligne.

Douanes Canada participe à un certain nombre d'opérations policières conjointes, sur le blanchiment d'argent ou les drogues, par exemple. En fait, son personnel apprécie la connaissance approfondie que nous avons tant de la *Loi sur les douanes* que de nos dossiers. En revanche, nous apprécions le genre d'information qu'il nous fournit pour que nous la transmettions à nos agents de première ligne.

Bref, je ne crois pas que le nombre d'uniformes différents autour de la table soit vraiment pertinent. Ce qui importe, c'est que tous les groupes comprennent le rôle qu'ils ont à jouer et travaillent en équipe.

Le sénateur Day: Quoi qu'il en soit, il a été décidé que chaque ministère établira son propre groupe de renseignement.

Mme Normoyle: Tous les ministères ont un service de renseignement depuis un certain temps déjà. Notre initiative passagers-membres de l'équipage n'est qu'un organe de plus qui, en collaboration avec les agents maritimes d'exécution de la loi, contribueront de l'information venant du front maritime. J'insiste sur le fait que nous avons tous notre domaine d'expertise. Dépendant de la tâche à accomplir, il nous faudra travailler ensemble et partager nos expériences pour obtenir un tableau complet de la situation.

À Citoyenneté et Immigration Canada, par exemple, notre communauté du renseignement rapporte de l'information qui nous aide à décider s'il faut exiger un visa à l'égard de tel ou tel pays. Cette communauté évalue aussi les renseignements de sécurité de telle sorte que notre ministre puisse décider s'il doit cesser les renvois vers un pays donné, dépendant de la situation dans le pays en question. Ces renseignements nous permettent tout particulièrement d'assumer nos responsabilités au sein du mandat de Citoyenneté et Immigration Canada dans un secteur qui relève de notre spécialité.

Nous sommes tenus d'appuyer ces activités et de partager l'information avec nos autres partenaires autour de la table. Cette démarche a été considérablement rehaussée depuis le 11 septembre 2001, grâce notamment au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Il importe de le souligner.

Le sénateur Day: Nous avons beaucoup entendu parler aujourd'hui de ce Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Ce groupe a l'air impressionnant. Vous dites que votre réseau d'agents du renseignement travaille en collaboration avec Douanes Canada, la GRC, le SCRS, le ministère de la Défense nationale, Pêches et Océans Canada, et Transports Canada.

Perhaps, naively, I was saying that there may be some expertise in the gathering of intelligence, as opposed to saying that the expertise should be in knowing what the departments need. Is there a generic approach to going out and gathering the intelligence that anyone can find?

Ms. Normoyle: I am not an expert in intelligence. I have been a member of the Interdepartmental Marine Security Working Group both as an employee of Fisheries and Oceans, or DFO, the Canadian Coast Guard, and now as part of Citizenship and Immigration Canada.

DFO, for example, provides information to the intelligence community. It does not have the capacity to analyze the information, but it brings forward information that the intelligence community can analyze. Transport Canada does the same thing; it does not have, per se, an intelligence capacity resident in the department. It relies on the intelligence community to support its activities. Each of the organizations has different capacities, and by bringing all of that together that we have a complete picture.

Senator Day: Who is doing the analysis for immigration issues?

Ms. Normoyle: We have an intelligence branch.

Senator Day: Does your intelligence branch do the analysis of all the information it gathers from the different sources?

Ms. Normoyle: Yes, for our purposes.

Senator Day: I was distinguishing between the interpretation of the intelligence and the gathering of the intelligence.

Ms. Normoyle: Yes.

Senator Day: There are a few other areas I would like to touch on, areas where our viewers might have some misconceptions, and perhaps you could clarify those for us. Since we are on a roll with Immigration, let us deal with a couple of issues related to that department.

We have visited a few border points. At one, an international bridge, refugee status claimants were sitting in a room. We were told that so many were coming from the United States. We were first told that there was a significant number of refugee claimants coming through the United States, and then we were told that a safe third country initiative might be implemented in the future. Could you comment on where we are with respect to that?

The second issue relates to the fact that refugee claimants were being released on the basis of contact at a certain telephone number, but many of them were never at that number. They could not be found after their release, and that has resulted in a large number of refugee claimants within our country who cannot be found. What initiatives are you taking in relation to those two issues that some people perceive as problems?

Je suis peut-être naïf, mais je me demandais s'il existe une expertise dans la collecte de renseignements, ou s'il s'agit seulement de connaître les besoins des ministères. Y a-t-il une façon établie d'aller chercher les renseignements que tout le monde peut trouver?

Mme Normoyle: Je ne suis pas experte dans la collecte de renseignements. Je fais partie du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime en tant qu'employée de Pêches et Océans Canada, de la Garde côtière du Canada et, désormais, de Citoyenneté et Immigration Canada.

Pêches et Océans Canada, par exemple, fournit de l'information à la communauté du renseignement. Ce ministère n'est pas en mesure d'analyser l'information, mais il contribue de l'information que la communauté du renseignement peut analyser. Il en est de même pour Transports Canada; ce ministère n'a pas en soi de service de renseignement. Il compte sur la communauté du renseignement pour appuyer ses activités. Chaque organisation a ses capacités bien à elle et c'est en les mettant toutes en commun que nous obtenons un tableau complet de la situation.

Le sénateur Day: Qui assure l'analyse pour les questions d'immigration?

Mme Normoyle: Nous avons une Direction générale du renseignement.

Le sénateur Day: Votre Direction générale du renseignement analyse-t-elle toute l'information qu'elle obtient des différentes sources?

Mme Normoyle: Oui, pour ce qui nous concerne.

Le sénateur Day: Je faisais une distinction entre l'interprétation des renseignements et la collecte des renseignements.

Mme Normoyle: Oui.

Le sénateur Day: Il y a quelques autres domaines que je voudrais aborder, des domaines dans lesquels les téléspectateurs risquent d'avoir des idées fausses, que vous pourriez peut-être clarifier pour nous. Comme nous nous adressons à quelqu'un d'Immigration Canada, voyons deux ou trois questions concernant ce ministère.

Nous sommes allés à quelques postes de douane. À l'un d'eux, situé sur un pont international, des demandeurs du statut de réfugié étaient assis dans une salle. On nous a dit qu'il y en avait tant qui arrivaient des États-Unis. On nous a d'abord dit qu'un nombre important de demandeurs du statut de réfugié arrivaient des États-Unis, puis qu'une initiative de tiers pays sûr serait peut-être mise en œuvre éventuellement. Pourriez-vous nous dire où nous en sommes à cet égard?

L'autre question concerne le fait que des demandeurs du statut de réfugié ont été libérés sous prétexte qu'on pouvait les joindre à un certain numéro de téléphone, mais beaucoup n'ont jamais pu être joints au numéro en question. On n'a jamais pu les localiser, en fait. Il s'ensuit qu'il y a au Canada un grand nombre de demandeurs du statut de réfugié qu'on ne peut pas localiser. Quelles mesures prenez-vous à l'égard de ces deux questions que certains considèrent comme des problèmes?

Ms. Normoyle: I am sorry. I cannot provide you with responses today, but I can undertake to get those.

Senator Day: That would be a start. Unfortunately, our viewers at home who are watching this on CPAC will not have a chance to get the answer. We will try to get that information communicated in due course.

The Chairman: We could post it on our Web site.

Senator Banks: Just to interrupt, did I understand correctly that you do not know what the state of the safe third party agreement is at the moment? Did I understand you to say that? It has been signed by both countries. If Immigration Canada does not know about the implementation of that program, I cannot imagine who does.

Ms. Merpaw: The questions posed by Senator Day related to the number of refugees arriving at the land border, I believe, and claiming refugee status.

Senator Day: I had three questions. A significant number of refugees are coming from the United States, and the safe third country agreement would solve that. These are refugees who find it easier to get to the United States but find it difficult to get refugee status there, and therefore they pass through United States and come into Canada.

The first issue is, therefore, to confirm that that was a problem. The second is to confirm the implementation or not of the safe third country agreement; and then the third relates to the tracking of the refugee claimants. We have read and heard about possible cards being issued for those individuals, but I have not heard of the implementation of that. Where are we with respect to those issues? I presume you cannot answer any of these questions here and now.

Ms. Merpaw: At the present time, no, but we will get that information for you. It is not my area of specialty. We do have a safe third country agreement. I am not sure as to the implementation date, so I will get that for you. We will also get the information with respect to the refugee claimants at the border coming in from the U.S. We will address those issues for you.

Senator Day: My other question relates to the Customs side of things. I do not want to say that you were resisting the suggestions from my colleagues, and that might be because of dollars or because it will take a while.

We were talking about dealing with containers at their source, that is, where come from. The closer you can get to when those containers are packed, the more likely it is that only safe containers would arrive here in Canada. We also talked about containers in large ports such as Amsterdam. If we can examine the containers before they leave their port of origin, that would be even better.

Some of our witnesses talked about using technology to ensure that those containers were sealed and could not be tampered with. You could go back to the plant when they were packed and know that they were clean when they were packed and then sealed. Then

Mme Normoyle: Je regrette, mais je ne peux pas répondre aujourd'hui à ces questions. Je peux me renseigner.

Le sénateur Day: Ce serait un début. Malheureusement, les téléspectateurs de la Chaîne parlementaire qui nous regardent en ce moment n'auront pas la chance d'avoir la réponse. Nous essaierons de leur communiquer cette information en temps et lieu.

Le président: Nous pourrions l'afficher sur notre site Web.

Le sénateur Banks: Un instant. Dois-je comprendre que vous ne savez pas où en est à l'heure actuelle l'Entente sur les tiers pays sûrs? Est-ce bien ce que vous dites? Cette entente a été signée par les deux pays. Si Immigration Canada n'est pas au fait de la mise en œuvre de ce programme, qui le sera?

Mme Merpaw: Les questions du sénateur Day concernent le nombre de réfugiés qui arrivent au point frontalier, je crois, et qui demandent le statut de réfugié.

Le sénateur Day: J'ai posé trois questions. Un nombre important de réfugiés arrivent des États-Unis, et l'Entente sur les tiers pays sûrs résoudrait ce problème. Il s'agit de réfugiés qui trouvent plutôt facile d'aller aux États-Unis mais, comme ils ont du mal à obtenir là-bas le statut de réfugié, ils arrivent au Canada par les États-Unis.

La première question est de savoir si cela constitue bel et bien un problème. La seconde est de savoir quand sera mise en œuvre l'Entente sur les tiers pays sûrs. Et la troisième concerne la localisation des demandeurs du statut de réfugié. Nous avons entendu parler de la possibilité que l'on délivre des cartes à ces personnes, mais j'ignore si cela a été fait. Où en sommes-nous pour ce qui concerne ces questions? Je présume que vous ne pouvez répondre pour le moment à aucune de ces questions.

Mme Merpaw: Pas maintenant, mais nous vous obtiendrons l'information. Ce n'est pas mon domaine. Nous avons bel et bien une Entente sur les tiers pays sûrs. Je ne sais pas très bien quand elle sera mise en œuvre, mais je vais m'en enquérir pour vous. Nous nous renseignerons aussi sur les demandeurs du statut de réfugié à la frontière qui arrivent des États-Unis. Nous nous occuperons de cela pour vous.

Le sénateur Day: Mon autre question concerne le point de vue de Douanes Canada. Je ne dirai pas que vous êtes réfractaires aux propositions de mes collègues, et que c'est peut-être une question de sous ou de temps.

Nous parlions de contrôler les conteneurs à la source, soit là d'où ils viennent. Le plus près on peut être lorsque les conteneurs sont remplis et plus on a de chances que seuls des conteneurs sûrs arrivent ici, au Canada. Nous parlions aussi des conteneurs dans de grands ports comme Amsterdam. Si l'on pouvait examiner les conteneurs avant qu'ils ne quittent le port d'origine, ce serait encore mieux.

Des témoins ont parlé de recourir à la technologie pour s'assurer que ces conteneurs soient scellés et ne puissent pas être trafiqués. On pourrait aller à l'usine au moment où ils sont remplis et vérifier qu'ils sont propres lorsqu'ils sont remplis et

you could have a geographic positioning system that tracks that container. Our witnesses told us that it could all be done easily with the technology that exists today.

Where are we in that thinking? Are we resisting that because we cannot implement it? Our witnesses pointed out that some companies do a lot of shipping, and they would cooperate in relation to that kind of system if they could have a faster flow of their product through the ports when they arrive in North America, which seems to me to be a good incentive. Everyone would want to sign up if it would speed up the passage of their product.

Ms. Tracy: The federal government has taken a lead on the e-seal projects, and you have probably heard of "Operation Safe Commerce" type pilot programs that are going on with Transport Canada. It is the Smart Transportation Systems Directorate, I believe, that is leading it.

Having said that, we have gone to a number of meetings with safe commerce people, and we have talked a lot and done a lot of research into e-seals. E-seals and GIS are very effective, to a point. In Customs, we still have a concern, and we need to look at the kind of technology out there, but we still have a concern that you can beat an e-seal. You can get into a container without disturbing an electronic seal.

We are very committed to working with these various pilot programs and to seeing how far the technology can go and how useful it can be, but we do have that lasting concern about the capacity of the e-seals to assure us that a container has not been tampered with.

Senator Day: Is that what is holding everything up?

Ms. Tracy: No. Transport Canada can answer your question better. I know they have had a number of discussions with the safe commerce people and with the various ports, Halifax and Vancouver particularly, but perhaps Montreal as well. They would be able to provide you with more information of exactly where the federal government is in those discussions.

Senator Day: The fact that it is with Transport Canada means it is still in the thinking or policy stage as opposed to being at the implementation stage with the real doers out there such as your departments.

Ms. Tracy: You would have to talk to Transport Canada about the status.

The Chairman: I thank our panel of witnesses for appearing before us. Your information has been helpful to our study, and we hope to have you back before us again before too long. We find that we have a continuing appetite for information relating to both Customs and Immigration and the security of Canada and our borders.

qu'ils sont ensuite scellés. On pourrait avoir ensuite un système de positionnement géographique qui localise le conteneur. Nos témoins nous ont dit que ce serait facile à faire avec la technologie actuelle.

Où en sommes-nous à cet égard? Sommes-nous réfractaires à cette idée parce que nous ne pouvons pas la réaliser? Nos témoins nous ont fait remarquer que les entreprises qui expédient beaucoup de marchandises par bateau accepteraient volontiers un système de ce genre si cela pouvait accélérer le traitement de leur produit dans les ports d'Amérique du Nord, ce qui me semble un bon stimulant. Tout le monde serait prêt à collaborer si cela accélérât le traitement des produits.

Mme Tracy: Le gouvernement fédéral a pris les devants avec les projets de scellement électronique, et vous avez probablement entendu parler de programmes pilotes comme l'opération pour des ports sécuritaires (Operation Safe Commerce), qui sont mis en oeuvre avec la collaboration de Transports Canada. C'est la Direction des systèmes de transport intelligents, je crois, qui dirige l'opération.

Cela dit, nous avons participé à un certain nombre de réunions avec les responsables de l'opération pour des ports sécuritaires, et nous avons beaucoup discuté et approfondi la question des sceaux électroniques. Les sceaux électroniques et le SIG sont très efficaces jusqu'à un certain point. A Douanes Canada, nous devons examiner la technologie disponible, mais nous craignons toujours qu'on puisse contourner un sceau électronique. On peut entrer dans un conteneur sans briser un sceau électronique.

Nous sommes absolument déterminés à collaborer avec ces divers programmes pilotes et à voir jusqu'où peut aller la technologie et à quel point elle peut être utile, mais nous doutons encore qu'un sceau électronique puisse garantir qu'un conteneur n'a pas été trafiqué.

Le sénateur Day: Est-ce cela qui retarde tout?

Mme Tracy: Non. Les gens de Transports Canada pourront mieux répondre à votre question. Je sais qu'ils ont eu un certain nombre d'entretiens avec les responsables de l'opération pour des ports sécuritaires et avec les autorités de divers ports, dont Halifax et Vancouver notamment, mais peut-être aussi de Montréal. Ils sont mieux en mesure de vous dire où en est au juste le gouvernement fédéral dans ces discussions.

Le sénateur Day: Le fait que cela relève de Transports Canada signifie que le projet en est encore à l'étape de la conception ou de la politique plutôt qu'à celle de la mise en œuvre, dont sont chargés les véritables exécutants que sont notamment vos ministères.

Mme Tracy: Il vous faudra vous informer de l'état de la situation auprès de Transports Canada.

Le président: Je remercie les témoins d'avoir comparu devant nous. Votre information nous est utile, et nous espérons vous faire comparaître à nouveau d'ici peu. Notre appétit est insatiable en matière d'information concernant tant Douanes et Immigration Canada que la sécurité du Canada et la sûreté de notre frontière.

To our viewers, if you have questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting the members of the committee.

This portion of the public meeting of the committee is adjourned.

The committee continued in camera.

Les téléspectateurs qui ont des questions à poser ou des observations à présenter sont priés de le faire sur notre site Web, à l'adresse: www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages de même que l'horaire définitif des audiences. Ils peuvent aussi appeler le greffier du comité, au 1-800-267-73 62, pour obtenir de plus amples renseignements ou savoir comment communiquer avec les membres du comité.

La séance publique du comité est levée.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

FIXING THE CANADIAN FORCES'
METHOD OF DEALING WITH DEATH OR
DISMEMBERMENT

Report of the Subcommittee on Veterans Affairs of
the Standing Senate Committee on National
Security and Defence

April 2003

MEMBERSHIP

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny (**Chair**)

The Honourable J. Michael Forrestall (**Deputy-Chair**)

and

The Honourable Senators:

Norman K. Atkins

Tommy Banks

Jane Cordy

*Sharon Carstairs, P.C. (or Fernand Robichaud,
P.C.)

Joseph A. Day

*John Lynch-Staunton (or Noel A. Kinsella)

Michael A. Meighen

David P. Smith, P.C.

John (Jack) Wiebe

**Ex officio members*

(Clerk: Barbara Reynolds)

THE SUBCOMMITTEE ON VETERANS AFFAIRS/ Subcommittee on National Security and Defence

The Honourable Michael A. Meighen (**Chair**)

The Honourable Joseph A. Day (**Deputy-Chair**)

and

The Honourable Senators:

Norman K. Atkins

*Sharon Carstairs, P.C. (or Fernand Robichaud,
P.C.)

Colin Kenny

*Lynch-Staunton (or Kinsella)

John (Jack) Wiebe

**Ex officio members*

(Clerk: Barbara Reynolds)

Note: The Honourable Senators Forrestall, Banks, Cordy and Stratton also served on the Subcommittee during the course of this study.

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, November 20, 2002:

The Honourable Senator Kinsella for the Honourable Senator Meighen moved, seconded by the Honourable Senator Atkins:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers; and all other related matters.

That the papers and evidence received and taken on the subject during the Second Session of the Thirty-sixth Parliament and the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report no later than June 30, 2003.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Extract from the *Minutes of Proceedings* of the Standing Senate Committee on National Security and Defence of Monday, November 25, 2002:

It was moved by the Honourable Senator Banks, - That the order of reference relating to the health care of veterans be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs.

The question being put on the motion, it was adopted.

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

TABLE OF CONTENTS

	Page
CHAIRMAN'S FOREWORD	2
INTRODUCTION	4
MAJOR BRUCE HENWOOD	6
1.A THE SERVICE INCOME SECURITY INSURANCE PLAN (SISIP)	8
1.B THE GENERAL OFFICERS INSURANCE PLAN	11
2. THE TREATMENT OF INJURED SOLDIERS AND THEIR FAMILIES ...	16
3. GRIEVANCE SETTLEMENT	20
LIST OF RECOMMENDATIONS	25
LIST OF WITNESSES	27
APPENDIX 1	
MATRIX OF BENEFITS AS SUBMITTED BY MAJOR HENWOOD	29
APPENDIX II	
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE	31

CHAIRMAN'S FOREWORD

I believe it is rare in public life that one has the opportunity to effect real change to public policy that will have a positive effect on the lives of a group of Canadians. But thanks to the incredible determination of Major Bruce Henwood, the compassion and support displayed by his family during severely trying circumstances, the Senate Subcommittee on Veterans' Affairs was able to expose issues of inequity and unfairness and to bring about positive change.

Through our hearings on the application of the Canadian Armed Forces Service Income Security Plan to personnel such as Major Henwood, we were able to demonstrate a need for change. And, this change in policy was announced by the Minister of National Defence the day before his officials were to testify before our Subcommittee. The new policy, effective as of 13 February 2003, addresses the core anomaly between the treatment of the most senior officers and all other ranks so that in the future all Canadian Forces personnel, regardless of rank, will be covered while on duty for accidental dismemberment.

Major Henwood and his family are to be congratulated for pursuing this issue to a just conclusion for those who may be injured in the future. It is my sincere hope and that of the Committee that in short order, this

change in policy will be made retroactive by the Minister so that the justice and equity achieved will aid those members of the Canadian Forces who were dismembered in the past.

I would like to thank all of those who appeared before our Subcommittee for their testimony. I believe, given the attention paid to our work by the Minister of National Defence and the Canadian Forces, that all our recommendations will be given a high priority and implemented quickly.

The Honourable Michael A. Meighen
Chair

INTRODUCTION

The Canadian Forces have not always treated injured soldiers with either compassion or understanding. A number of internal studies of the release system over the past three years have concluded that injured and sick soldiers have too often been left alone to deal with a complex, bureaucratic system that can deny them the disability benefits and programs that are their due, and proper recognition for their service. The system has been found to make little allowance for the fact that soldiers injured seriously enough to be released are often too ill or psychologically vulnerable to defend, much less promote, their interests.¹ They are forced to accept what the system says they are entitled to because they do not have the combination of education, determination, and perseverance necessary to pursue their grievance, if necessary, for years on end, to a final decision by the Chief of Defence Staff. But the experience leaves them bitter and a very poor advertisement for the Canadian Forces.

(1) See the article by Jeff Esau of the Canadian Press, as carried in the *Halifax Daily News*, 16 December 2002. Many other papers carried an abbreviated version of the article.

There are exceptions. The Subcommittee investigated the case of one soldier who has used his experience and 5½ years of his life to force changes in the way those who suffer dismemberment are treated.

Major Bruce Henwood

In 1995, while serving with the 8th Hussars in Croatia as part of the United Nations peacekeeping mission, Major Henwood had both legs blown off below the knee when the United Nations vehicle in which he was riding ran over an anti-tank mine. In due course, Major Henwood discovered that the Service Income Security Insurance Plan (SISIP), an insurance plan that he and other members of the forces are obliged to pay into, would not compensate him for the loss of his legs. He learned that, contrary to his understanding, SISIP is just an income security plan that guarantees clients 75% of their pay on release if they are injured. Because Major Henwood's pension and disability benefits added up to more than 75% of his pay, SISIP, under the terms of the policy, SISIP could not pay him anything.

In May 1997, some 20 months after he was injured, Major Henwood filed a grievance with the Canadian Forces which the Chief of the Defence Staff referred to the Canadian Forces Grievance Board. Five years later, the Board recommended to the Chief of Defence Staff that the grievance be denied, arguing that the dismemberment benefits clause in his insurance policy was not intended to provide a lump sum payment, but was part of SISIP's income protection function. Major Henwood was not surprised by

the recommendation. He did not deny that SISIP, under its current coverage, had to deny him compensation, but argued that the policy is misleading and should be reformulated to provide lump sum compensation for soldiers who suffer dismemberment in the service of their country.

Major Henwood is concerned that, like him, other members of armed forces believe SISIP will compensate them for the injuries they suffer. He argues that only after reading the fine print do they discover otherwise.

Major Henwood appeared before the Subcommittee on 3 February 2003. His testimony raised three issues:

1. The lack of any form of Accidental Death and Dismemberment insurance for members of the Canadian Forces below the rank of Colonel;
2. The treatment of the injured soldier and his/her family following the injury and through treatment and rehabilitation;
3. The grievance-settlement procedure.

The following pages will deal with each of these issues in turn.

1.A The Service Income Security Insurance Plan (SISIP)

The Service Income Security Insurance Plan administers the Long Term Disability insurance plan that provides an income replacement benefit whether a member is injured in the line of duty or not. In this respect it is different from the **Pension Act**, administered by Veterans Affairs Canada, which pays benefits only to those members injured in the line of duty. This fact was a major consideration in the original decision to offer a long-term disability insurance plan to all ranks of the Canadian Forces.

According to Mr. Pierre Lemay, President of the Service Income Security Insurance Plan, SISIP was created in 1969 to provide protection for military personnel for non-duty-related injuries as a complement to their coverage for service-related injuries under the **Pension Act**; that is, if the injured member of the forces was eligible for a pension under the **Pension Act**, he or she was not eligible for the SISIP benefit, and vice-versa. It was only in the 1970's that it was realized that in the majority of cases the **Pension Act** only paid a partial pension and that a 10% or 20% benefit was not enough for a family to live on.

In 1982 the coverage offered under SISIP was extended to include injuries regardless of whether they occurred while on- or off-duty and participation in the plan was made mandatory for all those who joined the

Canadian Forces thereafter. The SISIP benefit thus topped up to 75% of salary upon release the benefits that were payable under other programs, such as the Canada/Quebec Pension Plan and the Canadian Forces Superannuation, and that would be paid for a service-related injury under the **Pension Act**. If these other benefits add up to 75% or more of the member's pay upon release, nothing is payable under the Long Term Disability Plan.

The Long-Term Disability Plan has thus never contained what is called an "accidental death and dismemberment" or "AD and D" benefit, a lump sum payment based on the severity of the dismemberment, not on the income of the victim.²

The core of Major Henwood's case is that a member of the Canadian Forces who suffers dismemberment as a result of service should receive a lump sum of money in compensation for the injury. In his testimony he argued from personal experience about the devastating financial, emotional and psychological impact of such an injury. His career in the military was abruptly ended years before his retirement, years during which he could expect promotion, or at least to increase his earnings. He was fortunate. He found management level civilian employment outside the military. But he summarised the first "official" piece of correspondence he remembers receiving about his injury, a letter from Cliff Chadderton of

(2) Proceedings of the Subcommittee on Veterans Affairs, 2nd Session, 37th Parliament, Issue No. 2, 12 February 2003, pages 66-67. Hereafter, date 2:66-67.

the War Amputees, as: "Don't worry. Here is our best guess of what sort of financial situation you will be in for the rest of your life, because you will be out of a job".

Major Henwood strengthened his case by showing members of the Committee a matrix he had developed of the benefits different ranks would receive from the Long-Term Disability Plan.³ This matrix showed very clearly that the more senior the rank, the greater the benefit likely to be received. Assuming multiple limb loss he found that:

Only 10% of privates would receive anything from SISIP. Any private that is married with children would receive nothing. An unmarried private with ten years service would receive approximately \$140 per month for three years. I fail to see the logic in that difference.

How does this provide income security and how is this compensation for the loss sustained? At the opposite end of the spectrum, most Lieutenant-Colonels – 92% by my calculation – would receive Accidental Dismemberment Benefit ranging from \$852 to \$1,500 a month for three years.

(3) The Matrix Major Henwood submitted is reproduced as an appendix.

He concluded:

"This illustrates a skewed formula for the determination of benefits. Those soldiers likely to be injured receive a pittance compared with those in leadership positions".⁴

An even more persuasive argument was the fact that the most senior officers of the Canadian Forces, Colonels and Generals had access to a special package of benefits, the General Officers Insurance Plan.

1.B The General Officers Insurance Plan

The General Officers Insurance Plan for Colonels and Generals has three separate and independent components:

1. A basic life insurance plan;
2. The Long-Term Disability insurance;
3. Accidental Death and Dismemberment insurance.

(4) **Ibid.** 3 February 2003, 2:12. Major Henwood's argument fails to point out that all the above, whether private or Lieutenant Colonel, would receive at least 75% of their salary on release. The senior ranks receive more from SISIP because benefits from the Pension Act and the Canada/Quebec pension plans are based on incomes that are only a fraction of the salary of even a Lieutenant Colonel, much less a General or equivalent.

The Accidental Death and Dismemberment insurance, paid for by Treasury Board, pays a benefit of up to \$250,000 depending on the severity of the injuries, i.e. the full amount is payable in the event of accidental death or the accidental loss of multiple limbs or loss of an eye and a limb whereas a lesser amount is payable for the loss of one hand, foot or eye, etc.

The General Officers Insurance Plan for Colonels and Generals was introduced in 1972 and is based on the benefit package provided Parliamentarians and the Executive Category of the Public Service and senior officers of the RCMP. Like the Long-Term Disability insurance it applies to all accidental injuries, regardless of whether the injury is sustained on duty or off duty.⁵

Major Henwood pointed out that the accidental dismemberment coverage offered, at government expense, to the most senior officers of the Canadian Forces, but denied to all other ranks, challenged “the moral and ethical leadership of the senior leadership”:

GOIP [General Officers' Insurance Plan] is wrong in its present format. It is a double standard. It violates the age-old principle of the military commanders looking after their men first and then themselves.

They have taken something more important and fundamental than just an insurance policy perk. They have shaken the trust of their subordinates and have degraded the leadership ethos. This is a question of ethical conduct that

(5) *Ibid.*, 12 February 2003, 2:76

*has a direct impact on the morale of the Canadian Forces and challenges the integrity of the generals.*⁶

A day before the appearance of Lieutenant-General Couture, Assistant Deputy Minister, Human Resources-Military, the Minister of National Defence announced that improved accidental dismemberment coverage for Canadian Forces members would be introduced very soon. The new coverage would provide for a sliding scale and lump-sum payment of up to \$250,000 in case of accidental dismemberment in the line of duty for all regular and reserve Canadian Forces personnel below the rank of Colonel.⁷ This was confirmed a week later when the Minister, the Honourable John McCallum, appeared before the Committee.

Minister McCallum testified that when the anomaly was brought to his attention by Major Henwood and the media, he, like other Canadians was struck by its unfairness and started the process of changing the situation. While the Government had not worked out all the details, he understood that it would make annual payments into a fund which would finance future accidental dismemberment benefits. In other words, the members of the Canadian Forces would not have to contribute to funding the benefit. He also assured the Committee that he fully believed that if the anomaly was unfair to-day, it had been unfair ever since 1972 when the senior officers were given coverage, or at least since 1982 when Long Term

(6) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:13-14.

(7) *Ibid.*, 12 February 2003, 2:64.

Disability coverage under SISIP became mandatory for all new members of the Forces.

He had found, however, that implementation of retroactivity would take time. The records of service personnel released for injuries in past years would have to be hand searched and it would have to be determined whether or not the accidental dismemberment was service-related or not. Once the number of injured personnel and the extent of their injuries was known, the method of making the retroactive payment would have to be worked out.

The Committee takes note of his promise with regard to retroactivity, “to exhaust every avenue in an effort to do something positive on this front” and to report progress to the Committee at a future date.

The policy Minister McCallum announced and explained will meet the core anomaly between the treatment of the most senior officers and all other ranks – in the future, all Canadian Forces personnel, regardless of rank, will be covered **while on duty for accidental dismemberment**. The Committee notes, however, that the coverage of Colonels and Generals includes payment of the principal sum (\$250,000) in the event of accidental death and that both their death and accidental dismemberment benefits are payable regardless of whether they are on- or off-duty when the accident occurs. While Minister McCallum promised to look into the issue of

extending the new accidental dismemberment coverage for all but Colonels and Generals and their equivalents to include off-duty accidents, he testified that he did not believe this aspect of the issue "has the same urgency in terms of fairness and equity as the on-duty aspect".

The Committee respectfully disagrees with the Minister. The essential first step has been taken, but the issue of inequity remains. The Committee heard testimony from insurance consultants that Accidental Death and Dismemberment insurance is a reasonably-priced, common and popular benefit in private enterprise.

The Committee recommends:

- 1. That the Department of National Defence entitle all members of the Canadian Forces, regardless of rank, to the same full coverage for accidental death and dismemberment;**
- 2. That the Department of National Defence introduce at the earliest possible time retroactivity to the payment of accidental death and dismemberment benefits to Canadian Forces personnel who have been injured while on duty in the past.**

2. The Treatment of Injured Soldiers and their Families

Over Christmas New Year 1996, Major Henwood wrote a paper entitled "Care of the Injured" which was submitted to the commander of Base Gagetown and circulated widely among senior officers. In this paper he argued that compensation plus compassion leads to closure for all concerned, the injured person, family members and the military. As we have seen, he did not receive any compensation from SISIP although he did receive a \$US 50,000 payment from the United Nations as a result of his injury. But he did not feel that he or his family were treated with compassion following his injury.

In his testimony Major Henwood made it clear that he had no complaints with his medical care at any point in his long period of treatment and rehabilitation. But he was very worried about his wife and children. Incapacitated himself, he did not believe that the military treated their needs with imagination or compassion. As he told the Committee:

...I was being looked after. What you have heard is "I". The other half of the story is the family. There was little or no offer of support by the system for my wife and children. However, individuals bent over backwards to bend the rules to arrange this or do that. We had to identify a need and then they would try to cater to that need. It was not the other way around with

the system saying, "Here is what we can provide for you, what do you need?"

It became very demeaning, and my wife would not keep going to the trough looking for help.

He had to launch an application for redress of grievance just to receive payment for what he maintained were legitimate costs he and his family incurred while he was hospitalised. As he told the Committee:

Had I been mentally injured, I do not know what we would have done. We paid for parking at the hospital. At some point my wife took the van off the road and racked it up on her way to visit me at the hospital. It was well known that that happened, but the military did not offer to provide transportation to relieve her of that responsibility completely.

That is the "compassion" component of the three Cs that I mentioned. That is one of the missing elements.⁸

The injury left Major Henwood and his wife with some of the symptoms of Post-Traumatic Stress Disorder. Their middle son had some serious difficulties coming to terms with what had happened to his father and only after seven years, were there signs of progress. Since Major Henwood did not qualify for SISIP benefits, he had had to pay for the counselling and treatment he and his family needed. Concurrently,

(8) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:27-28.

Veterans Affairs paid the costs of his treatment, but it remained to be seen whether they could support the treatment of his immediate family.⁹

Major Henwood made the point that his family needed help the most, and incurred the greatest out-of-pocket- expenses, between the time of his injury and the time of his recovery when the full extent of his injuries had been assessed for the purposes of determining his pension under the **Pension Act**, a period of some two years. Since the date of his injury, September 1995, the Canadian Forces has taken a number of steps to improve the treatment of injured soldiers.

Notably, the Canadian Forces set up the Directorate, Casualty Support and Administration, in 1999. It has been given funds to advance monies to injured soldiers and their families as necessary to cover such incidentals as the costs of child care services, parking and transportation caused by visits to the hospital, and to help former Canadian Forces members released for medical reasons. A number of other complementary programs are also available through the military family support centres across the country.

As part of the main committee on National Security and Defence, members of the Subcommittee have visited a number of these family support centres and can testify that they are very highly thought of by base commanding officers and other ranks. But their effectiveness is very much

(9) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:21.

dependent on the personality and initiative of their local executive director and on the dynamics of their Board of Directors. Consequently, there is no guarantee that they will offer the same variety and level of service to injured personnel and their families across the country.

Almost as soon as the injured member of the Canadian Forces regains consciousness, two thoughts are never far from his or her mind, "What will become of me, and what will become of my family". The non-medical treatment of injured personnel must address these worries as soon as possible. It must also take into consideration the fact that in many cases neither the member nor his/her immediate family will be in an emotional or psychological condition to find the answers for themselves. It is not enough to have help available, if it is sought. It must be offered, and offered by knowledgeable and compassionate people.

The Committee recommends that:

- 3. When a member of the Canadian Forces is seriously injured, the Department of National Defence immediately assign an officer to represent the interests of the member. This officer must be knowledgeable about the various benefits to which the member and his/her family are entitled, and sufficiently senior and experienced to be able and willing to press their interests.**
- 4. On the basis of the best practices of the family resource centres across the country, the Department of National Defence develop**

guidelines for the counselling, services and benefits to be offered to the families of seriously injured Canadian Forces members. These guidelines should include the assignment of responsibility for contacting, maintaining contact and briefing the family to one person. It is very important that the contact person have experience either as someone who has been injured or as the spouse of someone that has been injured.

3. Grievance Settlement

Major Henwood was injured on 27 September 1995 and released from the Canadian Forces on 1 April 1998. After more than a year of fruitless discussion and argument with SISIP over his claim for compensation, Major Henwood was told in the spring of 1997 that he would receive no Long-Term Disability benefits. Once he was denied coverage, all other SISIP coverage ceased, including access to rehabilitation programs. He filed an application for Redress of Grievance in May 1997. It took a year for this grievance to move through the chain of command and reach the level of the commander of the army, the Chief of Land Staff. The commander reviewed the policy regarding accidental dismemberment under SISIP and found that Major Henwood was not being denied benefits

to which he was entitled. In effect, the policy did not include the benefits sought.¹⁰

Major Henwood decided to appeal to the Chief of the Defence Staff in 1998. His grievance and supporting arguments were directed by the Chief of Defence Staff to the Canadian Forces Grievance Board for their findings and recommendations. In the summer of 2002, the Grievance Board recommended that his grievance not be supported, basically for the same reasons as he had been given at the earlier stages of the process. He had received exactly what he had been entitled to under the plan - a guarantee of at least 75% of his salary on release, but no lump sum payment in compensation for loss of his limbs or for the loss of future earnings.

This ruling by the Grievance Board concerns the Committee. According to Major Henwood's testimony, by the time his grievance had reached the Grievance Board, his entitlements under the SISIP insurance policy were no longer the most important issue at stake. He was challenging the unequal treatment of senior officers and all other ranks, the fairness of a policy that paid him no compensation for his injuries, but would pay a more senior officer \$250,000 for the same injuries. It appears there was no reference to this argument in the reasons given for the recommendations of the Grievance Board.

(10) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:11 and 17-18.

Under limited circumstances the Grievance Board should have and exercise the power, where issues of fairness or fundamental justice have been raised or may be involved, of finding against the applicant on the facts of the grievance, but basing its findings and recommendations on the broader issues. A few cases, including that of Major Henwood, can most appropriately be settled at the ministerial level. This fact should be reflected in the reasons given for the recommendations and the Chief of Defence Staff should lay the grievance before the Minister without further delay. It should take months rather than more than 5 years for a case such as Major Henwood's to reach the final level of adjudication – the Chief of Defence Staff – and to be referred thereafter to the Minister.

The Committee recommends that:

- 5. The Canadian Forces Grievance Board exercise the power to base its findings and recommendations on broader issues of policy where, in its opinion, considerations of fundamental justice or fairness would contradict a decision based on the strict merits of the grievance and that it be given the power to recommend that the grievance be referred to the Minister.**

Since the summer of 2002, his grievance has remained in the hands of the Chief of the Defence Staff, waiting for the latter to make a final decision. By the time Major Henwood appeared before the Committee in

February 2003, the grievance process had been ongoing for 5 1/2 years. Although he had been interviewed by officials of the Ombudsman's office in August 2002, about six weeks after he raised concerns about the length of time it was taking to receive a final ruling on his grievance, the Ombudsman had not submitted a report.¹¹

According to Lieutenant General Couture, under the current regulations there is no time limit for the reply of the Chief of Defence Staff. In 2000 the grievance process was reformed; performance measurement standards were introduced and more staff was assigned in an effort to streamline and speed up the decision-making process. Lieutenant General Couture noted his personal wish that the grievance process be completed within a year, but admitted that there was some distance to go before this objective was reached.

(11) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:17-18.

The Committee recommends that:

6. The Department of National Defence limit to 12 months the length of time the Canadian Forces take to complete the Redress of Grievance procedure. This period should include the time required for the Chief of Defence Staff to make a final decision, but exclude those times during which the grievance is awaiting action by its originator. If this limit cannot be met, the person who initiated the grievance must be informed in writing of the reasons for the delay and must be given a not-later-than date for a final decision by the Chief of Defence Staff.

LIST OF RECOMMENDATIONS

The Committee recommends:

1. That the Department of National Defence entitle all members of the Canadian Forces, regardless of rank, to the same full coverage for accidental death and dismemberment.
2. That the Department of National Defence introduce at the earliest possible time retroactivity to the payment of accidental death and dismemberment benefits to Canadian Forces personnel who have been injured while on duty in the past.
3. When a member of the Canadian Forces is seriously injured, the Department of National Defence immediately assign an officer to represent the interests of the member. This officer must be knowledgeable about the various benefits to which the member and his/her family are entitled, and sufficiently senior and experienced to be able and willing to press their interests.
4. On the basis of the best practices of the family resource centres across the country, the Department of National Defence develop guidelines for the counselling, services and benefits to be offered to the families of seriously injured members of the Canadian Forces. These guidelines should include the assignment of

responsibility for contacting, maintaining contact and briefing the family to one person. It is very important that the contact person have experience either as someone who has been injured or as the spouse of someone that has been injured.

5. The Canadian Forces Grievance Board exercise the power to base its findings and recommendations on broader issues of policy where, in its opinion, considerations of fundamental justice or fairness would contradict a decision based on the strict merits of the grievance and that it be given the power to recommend that the grievance be referred to the Minister.
6. The Department of National Defence limit to 12 months the length of time the Canadian Forces take to complete the Redress of Grievance procedure. This period should include the time required for the Chief of Defence Staff to make a final decision, but exclude those times during which the grievance is awaiting action by its originator. If this limit cannot be met, the person who initiated the grievance must be informed in writing of the reasons for the delay and must be given a not-later-than date for a final decision by the Chief of Defence Staff.

LIST OF WITNESSES

37th Parliament – 2nd Session

PUBLIC HEARINGS IN OTTAWA

Couture, Lieutenant-General Christian, Assistant Deputy Minister, Human Resources – Military, Department of National Defence (February 12, 2003)

Geci, Mr. John, President, Canadian Forces Personnel Support Agency (CFPSA) (February 12, 2003)

Henwood, Major (Retired) Bruce (February 3, 2003)

Lemay, Mr. Pierre, President, Service Income Security Insurance Plan (SISIP), Department of National Defence (February 12 and February 19, 2003)

Martin, Ms. Kathleen, Manager, Service Income Security Insurance Plan (SISIP), Maritime Life (February 12, 2003)

McCallum, The Honourable John, P.C., M.P., Minister of National Defence (February 19, 2003)

Mogg, Mr. David, President, March Forth Benefits (February 3, 2003)

Potvin, Mr. Bernard, Principal, Mercer, Human Resource Consulting (February 3, 2003)

Ranger, Mr. Richard, Director of Finance, The Senate (February 3, 2003)

Siew, Captain (N) Andrea, Director, Quality of Life, Department of National Defence (February 19, 2003)

APPENDIX 1
MATRIX OF BENEFITS AS SUBMITTED BY MAJOR HENWOOD

Unofficial Analysis of SISIP Accidental Dismemberment Benefit Qualification

Explanation and assumptions listed at the end																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

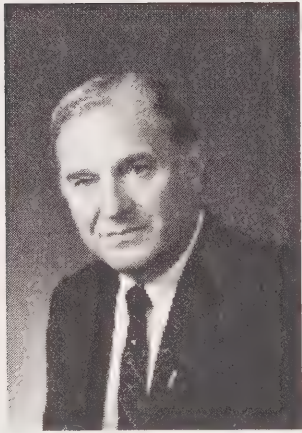
does not qualify for LTD/ADB												
Married with 2 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)		Married with 3 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)		SISIP @ 75% (annual)								
	\$33,210	\$34,899	\$28,611									
	\$40,840	\$42,528										
	\$44,655	\$46,343										
	\$48,469	\$50,158										
	\$33,210	\$34,899	\$32,733									
	\$41,939	\$43,627										
	\$46,303	\$47,992										
	\$50,668	\$52,356										
	\$33,210	\$34,899	\$34,101									
	\$42,304	\$43,992										
	\$46,851	\$48,539										
	\$51,397	\$53,086										
	\$33,210	\$34,899	\$37,602									
	\$43,237	\$44,926										
	\$48,251	\$49,939										
	\$53,265	\$54,953										
	\$33,210	\$34,899	\$41,895									
	\$44,382	\$46,071										
	\$49,968	\$51,657										
	\$55,554	\$57,243										
	\$33,210	\$34,899	\$46,233									
	\$45,539	\$47,227										
	\$51,703	\$53,392										
	\$57,868	\$59,556										
	\$33,210	\$34,899	\$51,309									
	\$46,893	\$48,581										
	\$53,734	\$55,422										
	\$60,575	\$62,263										
	\$33,210	\$34,899	\$31,590									
	\$41,634	\$43,323										
	\$45,846	\$47,535										
	\$50,058	\$51,747										
	\$33,210	\$34,899	\$34,425									
	\$42,390	\$44,079										
	\$46,980	\$48,669										
	\$51,570	\$53,259										

Explanation and assumptions listed at the end																									
DND Responsibility																									
Rank	Pay Level	Incentive	CFSA @				VAC 100% (loss of two limbs) (annual)	VAC Responsibility					qualifies for LTD/ADB			does not qualify for LTD/ADB									
			10yrs (20%) (annual)	15 yrs (30%) (annual)	CFSA @ 20yrs (40%) (annual)	CFSA (annual)		Married Pension (annual)	1 child pension (annual)	2 children pension (annual)	3 children pension (annual)	Years of Service (CFSA)	Single with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 3 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	SISIP @ 75% (annual)								
Capt	Basic		\$4,850	\$58,200	\$11,640	\$17,460	\$23,280	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$43,650						
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$34,146	\$39,786	\$42,712	\$44,850	\$46,539							
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$39,966	\$45,606	\$48,532	\$50,670	\$52,359							
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$45,786	\$51,426	\$54,352	\$56,490	\$58,179							
Maj	Basic		\$6,557	\$78,684	\$15,737	\$23,605	\$31,474	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$59,013						
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$38,243	\$43,882	\$46,809	\$48,947	\$50,635							
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$46,111	\$51,751	\$54,677	\$56,815	\$58,504							
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$53,980	\$59,619	\$62,545	\$64,684	\$66,372							
LCol	Basic		\$7,601	\$91,212	\$18,242	\$27,364	\$36,485	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$68,409						
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$40,749	\$46,388	\$49,314	\$51,453	\$53,141							
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$49,870	\$55,509	\$58,435	\$60,574	\$62,262							
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$58,991	\$64,630	\$67,557	\$69,695	\$71,383							
Note 1. Calculated at the rate of pay of a senior private in the Standard Pay Group in accordance with SISIP Low Salaried Members policy																									
Definitions																									
1. CFSA is the Canadian Forces Superannuation Act, this is a defined pension plan for members of the CF. CFSA commences after 20 years of service unless the member has been medically released then calculations commence after 10 years of service. This is commonly referred to as the member's service pension.																									
2. VAC is Veterans Affairs Canada, this is commonly referred to as a disability pension																									
3. SISIP is the Service Income Security Insurance Plan, all members of the CF must contribute to this plan. It is an income guarantee plan, providing the member with 75% of pre-injury income reduced by any Treasury Board of Canada pension to which the member may be entitled to receive.																									
4. LTD is Long Term Disability, this represents an income guarantee under the SISIP plan of 75% pre-injury income reduced by any Treasury Board pension plan. Amounts will vary depending upon the member's rank, seniority within that rank, years of service, marital status and number of children and severity of injury.																									
5. ADB is the Accidental Dismemberment Benefit, it is calculated in the same manner as LTD. It is an award in addition to LTD amounts. If the member does not qualify for LTD, he/she is automatically denied ADB benefits. This is the crux of Major Henwood's case. He feels that ADB should be a lump sum award based upon injury not upon income from various pensions. The loss of limb or sight compensation should be equivalent to all service members regardless of rank, seniority, years of service, marital status and number of children.																									
Table Explanation and Assumptions																									
1. Unofficial analysis examines multiple loss of limb only																									
2. Green or lighter shaded areas indicates qualification for ADB under SISIP LTD policy																									
3. Red or darker shaded areas indicates non qualification for ADB under existing SISIP LTD policies																									

Unofficial Analysis of SISIP Accidental Dismemberment Benefit Qualification

Explanation and assumptions listed at the end																																							
DND Responsibility										VAC Responsibility										qualifies for LTD/ADB										does not qualify for LTD/ADB									
Rank	Pay	Incentive	Monthly	Annual	CFSA @ 10yrs (20%)	CFSA @ 15yrs (30%)	CFSA @ 20yrs (40%)	VAC 100% (loss of two limbs)	Married Pension (annual)	1 child pension (annual)	2 children pension (annual)	3 children pension (annual)	Years of Service (CFSA)	Single with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 1 child with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 2 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 3 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	SISIP @ 75% (annual)																				
4. Rank, Pay, Incentive, Monthly and Annual columns indicate the rank, pay grade and rate per month and annually. The annual amount is used for the calculations in the remaining columns of the matrix.																																							
5. CFSA column calculations are samples only based upon 10, 15 and 20 years service only. If a soldier is medically released, the CFSA pension is calculated at 2% per year for every year served after 10 years of service, there is no CFSA for service under 10 years.																																							
6. VAC columns including married and children columns are what VAC provides in pensions to spouses and children in addition to disability pension for the member. The spousal and children pensions are included in the total pensions received by the member when determining LTD and ADB eligibility.																																							
7. Colour shaded columns indicates eligibility to receive LTD benefits and by default eligibility to receive ADB benefits																																							
8. SISIP@75%(annual) column indicates the 75% pre-injury income threshold used to determine eligibility to receive LTD and ADB benefits. Amounts lower than the SISIP amount qualify and are indicated in green and the amounts in excess of the SISIP amount indicated in red do not meet the income threshold eligibility to receive LTD and ADB benefits and therefore the member is excluded.																																							
Table Analysis																																							
1. ADB benefits will differ significantly as payment is based on the delta between LTD 75% and the total amount of pensions received over a 36 month period. For example a single Private with 10 years service receives an approximate annual pension from all sources of \$32,533 and therefore would receive an ADB benefit of \$5,069 a year for 3 years; whereas a single Private with 15 years service receives an approximate annual pension from all sources of \$37,547 and therefore would receive an ADB benefit of \$55 a year for 3 years.																																							
2. Percentage of cover significantly increases with rank. Soldiers needing the coverage the most are the least insured.																																							
Privates are only 10% insured, no Private with children would be entitled to ADB benefits under the current eligibility formula																																							
Corporals are 21% insured																																							
Master Corporals are 28% insured																																							
Sergeants are 34% insured																																							
WO are 43% insured																																							
MWO are 55% insured																																							
CWO are 69% insured																																							
LCol are 92% insured																																							
Balance of Officer categories were not calculated due to the many varying pay levels																																							
3. Trend analysis illustrates that the soldiers that would need the ADB the most are the least covered, and that there is a significant increase of coverage with increase in rank.																																							
4. Trend analysis illustrates soldiers (NCM) needing the ADB benefits the most, generally speaking those whom are married with larger families actually benefit the least. Of the 30 non-commissioned standard pay scale pay levels, only 24% of the soldiers who are married with 3 children are insured, with none of the Privates or Corporals being eligible. Whereas, 70% of all single NCM would be eligible for ADB benefits with 100% of the CWO rank qualifying.																																							
5. This analysis does not cover specialist 1 and 2 pay rates for Non Commissioned Members (NCM).																																							
6. This analysis only covers the Officers in the General Service Officers categories.																																							
7. Figures used are the Veterans Affairs Canada 2002 Monthly Rates of Pensions for Disabilities Based on Schedule "I" and Section 75 of the Pension Act.																																							
8. DND pay rates are the posted rate after March 2002.																																							

APPENDIX II
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE



The Honourable NORMAN K. ATKINS,
Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. (Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old “alma mater”.)

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980’s.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children’s Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

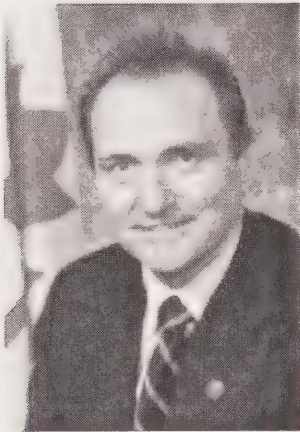
Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his

tenure as President in the early 1980's that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, Deputy Chair of Internal Economy, Budgets and Administration, as well as a member of both the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, Acadia University School of Business.



The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

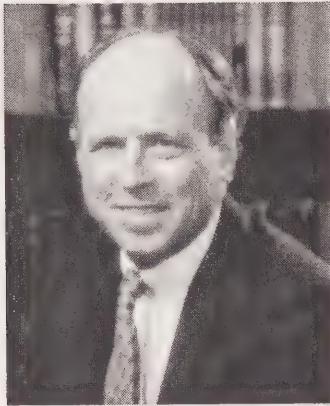
He is currently a Member of the following Senate Committees: Agriculture and Forestry; National Security and Defence; and, the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Transport and Communications. He is Deputy Chair of the National Finance as well as the Subcommittee on Veterans Affairs. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations, including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo,

Ogilvy Renauld in Ottawa, and Donald F. Sim in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day currently chairs the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held volunteer positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military College Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall.



The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

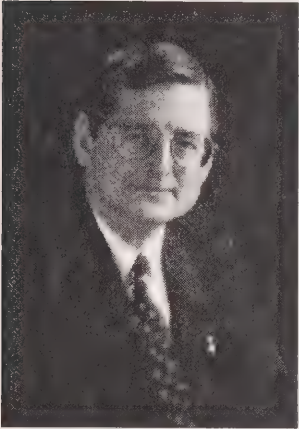
During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-1988 and 1989-1991), the special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and was the Chair of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration (1995-1997).

In 1995, Senator Kenny became the first Senator to successfully pass a Private Senator's Bill through parliament to become a law. The bill was the Alternative Fuels Act, which mandates that 75% of the federal governments vehicles run on alternative fuels by the year 2004.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Senator Kenny is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and in the past has served as Vice- Chair. Senator Kenny has been a member of this committee since 1985.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee on the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.



The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN,
Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He is Chairman of Cundill Funds (Vancouver) and sits on the Board of Directors of Deutsche Bank Canada, Paribas Participations Limited, AMJ Campbell Inc., J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Senator Meighen's record of community service includes the Salvation Army, Stratford Festival, Toronto and Western Hospital, Prostate Cancer Research Foundation, Atlantic Salmon Federation, T.R. Meighen Foundation, University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management, Université Laval, McGill University.

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three children.



The Honourable John (Jack) Wiebe, Senator

Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly.

And in 1994, he became the first farmer to be appointed to the position of Lieutenant Governor of Saskatchewan in almost 50 years.

Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Center district of the province, and from 1970-86 he was owner and President of L&W Feeders Ltd.

Senator Wiebe has been very involved with the co-operative movement, and has served on the Main Center Wheat Pool Committee, the Herbert Credit Union, the Herbert Co-op, and the Saskatchewan Co-operative Advisory Board. He has also been active with the Saskatchewan Wheat Pool, and the Saskatchewan Stock Growers Association. He is currently the Saskatchewan Chairman of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe was elected in 1971 and 1975 as a Member of the Saskatchewan Legislative Assembly for the constituency of Morse.

Senator Wiebe and his wife, Ann, have raised three daughters and have four grandchildren.

Current Member of the following Senate committee(s):

Agriculture and Forestry, Deputy Chair; National Security and Defence; Subcommittee on Veterans Affairs; Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

POUR RECTIFIER LA POSITION DES FORCES
CANADIENNES CONCERNANT LA MORT OU
LA MUTILATION

Rapport du Sous-comité des anciens combattants du Comité
sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense

Avril 2003

MEMBRES

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny (**président**)

L'honorable J. Michael Forrestall (**vice-président**)

et

Les honorable sénateurs:

Norman K. Atkins

Tommy Banks

Jane Cordy

*Sharon Carstairs, C.P. (ou Fernand

Robichaud, C.P.)

**Membres d'office*

Joseph A. Day

*John Lynch-Staunton (ou Noel A. Kinsella)

Michael A. Meighen

David P. Smith, C.P.

John (Jack) Wiebe

(Greffier : Barbara Reynolds)

LE SOUS-COMITÉ DES ANCIENS COMBATTANTS/

Sous-comité du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense

L'honorable Michael A. Meighen (**président**)

L'honorable Joseph A. Day (**vice-président**)

et

Les honorables sénateurs:

Norman K. Atkins

*Sharon Carstairs, C.P. (ou Fernand

Robichaud, C.P.)

Colin Kenny

**Membres d'office*

*Lynch-Staunton (ou Kinsella)

John (Jack) Wiebe

(Greffier : Barbara Reynolds)

Nota : Les honorables sénateurs Forrestall, Banks, Cordy et Stratton ont aussi participé aux séances du Sous-comité portant sur cette étude.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 novembre 2002 :

L'honorable sénateur Kinsella, au nom de l'honorable sénateur Meighen, propose, appuyé par l'honorable sénateur Atkins,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à examiner, pour ensuite en faire rapport, les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions; et toutes les autres questions connexes.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question dans la deuxième session de la trente-sixième législature et dans la première session de la trente-septième législature soient déferés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au plus tard le 30 juin 2003.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Extrait du *Procès-verbal* du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense du lundi 25 novembre 2002 :

L'honorable sénateur Banks propose : Que l'ordre de renvoi relatif aux soins de santé offerts aux anciens combattants soit renvoyé au Sous-comité des anciens combattants.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Comité

Barbara Reynolds

TABLE DES MATIÈRES

	Page
AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT.....	2
INTRODUCTION	4
LE MAJOR BRUCE HENWOOD	6
1.A LE RÉGIME D'ASSURANCE-REVENU MILITAIRE (RARM)	8
1.B LE RÉGIME D'ASSURANCE DES OFFICIERS GÉNÉRAUX	11
2. LE TRAITEMENT DES SOLDATS BLESSÉS ET DE LEURS FAMILLES .	16
3. PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS	21
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	25
LISTE DES TÉMOINS.....	27
ANNEXE 1	
TABLEAU DES PRESTATIONS PRÉSENTÉ PAR LE MAJOR HENWOOD...	29
ANNEXE 11	
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ.....	31

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

Il est rare dans la vie publique qu'on ait l'occasion d'apporter à la politique gouvernementale un changement qui améliore vraiment la vie d'un groupe de Canadiens. Mais grâce à l'incroyable détermination du major Bruce Henwood ainsi qu'à la compassion et au soutien que sa famille lui a témoignés dans des circonstances particulièrement éprouvantes, le Sous-comité sénatorial des anciens combattants a pu mettre en lumière des problèmes d'iniquité et d'injustice et de provoquer un changement pour le mieux.

Par le truchement de nos audiences sur l'application du Régime d'assurance-revenu militaire des Forces armées canadiennes à des militaires comme le major Henwood, nous avons pu démontrer un besoin de changement. Et ce changement de politique a été annoncé par le ministre de la Défense nationale la veille même de la comparution de certains de ses fonctionnaires devant notre sous-comité. Entrée en vigueur le 13 février 2003, cette nouvelle politique remédie à la disparité de traitement fondamentale qui existe entre les officiers supérieurs et tous les autres grades de sorte que tous les membres des Forces, sans égard au grade, seront désormais protégés contre une mutilation accidentelle qu'ils subissent pendant qu'ils sont de service.

Le major Henwood et sa famille méritent d'être félicités pour avoir poussé cette affaire jusqu'à une conclusion juste pour ceux qui subiront des blessures dans l'avenir. Nous espérons sincèrement moi et tous les autres membres du Sous-comité que le ministre rendra sous peu rétroactif ce changement de politique afin que justice et équité soient faites pour tous les membres des Forces canadiennes qui ont été mutilés par le passé.

Je tiens à remercier tous ceux qui sont venus témoigner devant notre sous-comité. Vu l'attention que le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes ont prêtée à notre travail, je crois que toutes nos recommandations jouiront d'une haute priorité et seront mises en œuvre dans les meilleurs délais.

Le président
L'honorable Michael A. Meighen

INTRODUCTION

Les Forces canadiennes ne traitent pas toujours les soldats blessés avec compassion ou compréhension. Un certain nombre d'études internes sur le système de libération menées au cours des trois dernières années révèlent que les soldats blessés et malades sont trop souvent laissés à eux-mêmes face à une bureaucratie complexe qui peut leur refuser les prestations et les programmes d'invalidité qui leur sont dus et la reconnaissance que mérite leur service. Il a été établi que le système ne tient guère compte du fait que les soldats assez grièvement blessés pour être libérés sont souvent trop malades ou psychologiquement vulnérables pour défendre et encore moins faire valoir leurs intérêts.¹ Ils sont contraints d'accepter ce à quoi le système leur dit qu'ils ont droit parce qu'ils n'ont pas l'instruction, la détermination et la persévérance nécessaires pour poursuivre leur grief des années durant, si nécessaire, jusqu'à la décision finale du chef d'état-major de la Défense. Mais l'expérience les remplit d'amertume et rejaillit très négativement sur les Forces canadiennes.

(1) Voir l'article de Jeff Esau de la Presse canadienne paru dans le *Halifax Daily News* du 16 décembre 2002. Un grand nombre d'autres journaux en ont publié une version abrégée.

Il y a des exceptions. Le Sous-comité a examiné le cas d'un soldat qui, fort de son expérience, a consacré cinq ans et demi de sa vie à obtenir des changements dans la façon dont les mutilés sont traités.

Le major Bruce Henwood

En 1995, alors qu'il servait en Croatie dans le cadre de la mission de maintien de la paix des Nations Unies, le major Henwood des 8th Hussars s'est fait emporter les deux jambes jusqu'aux genoux quand le véhicule des Nations Unies à bord duquel il se trouvait est passé sur une mine antichar. Par la suite, il s'est aperçu que le Régime d'assurance-revenu militaire (RARM), régime auquel lui et d'autres membres des Forces sont obligés de cotiser, ne l'indemniserait pas pour la perte de ses jambes. Il a appris que, contrairement à ce qu'il avait compris, le RARM n'était qu'un régime de sécurité du revenu qui garantit aux membres 75 % de leur salaire à leur libération s'ils sont blessés. Comme les prestations de pension et d'invalidité du major Henwood s'élevaient à plus de 75 % de son salaire, le RARM, en vertu de la politique, n'était pas autorisé à lui verser quoi que ce soit.

En mai 1997, quelque 20 mois après qu'il a été blessé, le major Henwood a déposé auprès des Forces canadiennes un grief que le chef d'état-major de la Défense a renvoyé au Comité des griefs des Forces canadiennes. Cinq ans plus tard, le Comité recommandait au chef d'état-major de la Défense de rejeter son grief au motif que la clause de sa police d'assurance relative aux prestations de mutilation ne lui donnait pas droit

à une indemnité forfaitaire, mais faisait partie des dispositions du RARM en matière d'assurance-revenu. Le major Henwood n'a pas été surpris par la recommandation. Il savait que le RARM, dans sa version actuelle, pouvait refuser de l'indemniser, mais il soutenait que la politique était trompeuse et qu'elle devait être reformulée de manière à assurer une indemnité forfaitaire aux soldats qui se font mutiler alors qu'ils sont au service de leur pays.

Le major Henwood craint que d'autres membres des forces armées ne croient comme lui que le RARM va les indemniser pour les blessures qu'ils subissent. Il soutient que c'est seulement après avoir lu toutes les conditions du régime qu'ils s'aperçoivent du contraire.

Le major Henwood a comparu devant le Sous-comité le 3 février 2003. Son témoignage soulève trois questions :

1. L'absence de toute forme d'assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle pour les membres des Forces canadiennes ayant un grade inférieur à celui de colonel;
2. Le traitement réservé au soldat blessé et à sa famille après la blessure et pendant le traitement et la réadaptation;
3. La procédure de règlement des griefs.

Les pages suivantes traitent de ces questions à tour de rôle.

1.A Le Régime d'assurance-revenu militaire (RARM)

Le Régime d'assurance-revenu militaire administre le régime d'assurance-invalidité prolongée qui accorde une prestation de remplacement du revenu à ceux qui subissent des blessures qu'ils soient ou non de service. À cet égard, il diffère de la **Loi sur les pensions**, administrée par Anciens Combattants Canada, qui n'accorde de prestations qu'à ceux qui subissent des blessures lorsqu'ils sont de service. C'est en grande partie pour cette raison qu'on a décidé d'offrir un régime d'assurance-invalidité prolongée à tous les grades des Forces canadiennes.

Selon M. Pierre Lemay, président du Régime d'assurance-revenu militaire, le RARM a été créé en 1969 pour assurer une protection aux militaires en cas de blessures non liées à leur service en complément de la protection que leur assure la **Loi sur les pensions** dans le cas des blessures qu'ils subissent lorsqu'ils sont de service; c'est-à-dire que, si le militaire blessé était admissible à une pension aux termes de la **Loi sur les pensions**, il n'était pas admissible à une prestation du RARM, et vice versa. Ce n'est que dans les années 1970 qu'on s'est rendu compte que dans la majorité des cas la **Loi sur les pensions** n'assurait qu'une pension partielle et qu'une prestation de 10 % ou 20 % ne permettait pas de subvenir aux besoins d'une famille.

En 1982, la protection offerte par le RARM était étendue à toutes les blessures qu'elles soient ou non subies dans l'exercice des fonctions et la participation au régime devenait désormais obligatoire pour tous ceux qui se joignaient aux Forces canadiennes. La prestation du RARM portait ainsi à 75 % du salaire à la libération les prestations qui étaient payables en vertu d'autres régimes comme le Régime de pensions du Canada/Régime des rentes du Québec et le Régime de pension de retraite des Forces canadiennes et qui seraient versées pour une blessure subie dans l'exercice des fonctions aux termes de la **Loi sur les pensions**. Si ces autres prestations totalisent 75 % ou plus du salaire du militaire à la libération, rien n'est payable en vertu du Régime d'assurance-invalidité prolongée.

Le Régime d'assurance-invalidité prolongée n'a donc jamais comporté une «assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle», une indemnité forfaitaire en rapport avec la gravité de la mutilation et non avec le revenu de la victime.²

L'essentiel de la revendication du major Henwood, c'est qu'un membre des Forces canadiennes qui subit une mutilation dans l'exercice de ses fonctions devrait recevoir une indemnité forfaitaire. Dans son témoignage, il a évoqué son expérience personnelle de l'impact financier, émotif et psychologique dévastateur d'un tel traumatisme. Sa carrière militaire s'est terminée abruptement plusieurs années avant sa retraite,

(2) Délibérations du Sous-comité des anciens combattants, 2e session, 37e législature, fascicule no 2, 12 février 2003, pages 66-67. Ci-après, date 2:66-67.

années pendant lesquelles il pouvait s'attendre à une promotion ou au moins à une augmentation de rémunération. Il a eu de la chance. Il a trouvé un emploi de cadre dans le civil. Mais il a résumé le premier écrit «officiel» qu'il se rappelle avoir reçu après sa blessure, une lettre de Cliff Chadderton des Amputés de guerre, comme suit : «Ne vous en faites pas. Voici, au meilleur de notre connaissance, la situation financière dans laquelle vous vous trouverez pour le reste de votre vie puisque vous n'aurez pas de travail.»

Le major Henwood a renforcé sa cause en montrant aux membres du Comité un tableau qu'il a dressé des prestations que recevraient les différents grades aux termes du Régime d'assurance-invalidité prolongée.³ Il en ressort très clairement que plus le grade est élevé, plus la prestation est susceptible d'être élevée. Dans l'hypothèse de la perte de plusieurs membres, il a découvert que :

Seulement 10 % des soldats recevraient quoi que ce soit de la part du RARM. Tout soldat marié ayant des enfants ne recevrait rien du tout. Un soldat célibataire comptant dix années de service recevrait environ 140 \$ par mois pendant trois ans. Je m'explique mal cette différence.

En quoi cela constitue-t-il un régime de sécurité du revenu et d'indemnisation pour les pertes subies? À l'autre extrémité du spectre, la plupart des lieutenants-colonels — 92 % selon mes calculs — recevraient

(3) Le tableau présenté par le major Henwood est reproduit en annexe.

des prestations en cas de mutilation accidentelle de 852 \$ à 1 500 \$ par mois pendant trois ans.

Et de conclure :

« Voilà qui montre bien que la formule utilisée pour le calcul des prestations est biaisée. Les soldats qui sont susceptibles d'être blessés n'ont droit qu'à une pitance par rapport aux officiers qui occupent des postes de commandement ».⁴

Argument encore plus persuasif, la plupart des officiers supérieurs des Forces canadiennes, colonels et généraux, avaient accès à un régime de prestations spécial, le Régime d'assurance des officiers généraux.

1.B Le Régime d'assurance des officiers généraux

Le Régime d'assurance des officiers généraux pour les colonels et les généraux comportent trois volets séparés et indépendants :

1. Assurance-vie de base;
2. Assurance-invalidité prolongée;
3. Assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle.

(4) **Ibid.** 3 février 2003, 2:12. Le major Henwood omet de préciser que tous ces militaires, les simples soldats comme les lieutenants-colonels, toucheraient au moins 75 % de leur salaire à la libération. Les officiers supérieurs reçoivent davantage du RARM parce que les prestations de la **Loi sur les pensions** et du Régime de pensions du Canada/Régime des rentes du Québec sont fonction de revenus qui ne représentent qu'une fraction du salaire d'un lieutenant-colonel et à plus forte raison d'un général ou l'équivalent.

L'assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle, payée par le Conseil du Trésor, comporte une prestation maximale de 250 000 \$ suivant la gravité des blessures, c'est-à-dire que le montant maximal est payable en cas de mort accidentelle ou de perte accidentelle de plusieurs membres ou d'un œil et d'un membre alors qu'un montant moindre est versé pour la perte d'une main, d'un pied ou d'un œil, etc.

Créé en 1972, le Régime d'assurance des officiers généraux pour les colonels et les généraux est fondé sur le régime d'avantages des parlementaires, des fonctionnaires de la Catégorie de la direction et des officiers supérieurs de la GRC. Comme l'assurance-invalidité prolongée, il s'applique à toutes les blessures accidentelles qu'elles soient subies ou non dans l'exercice des fonctions.⁵

Selon le major Henwood, la protection en cas de mutilation accidentelle offerte aux frais de l'État aux plus hauts gradés des Forces armées, mais déniée à tous les autres grades, met en doute «le leadership moral et éthique du haut commandement» :

Dans sa forme actuelle, le RAOG [Régime d'assurance des officiers généraux] est inacceptable. Il s'agit d'un exemple patent de deux poids, deux mesures. Il contrevient au principe séculaire en vertu duquel les commandants militaires pensent à leurs hommes avant de penser à eux-mêmes.

(5) *Ibid.*, 12 février 2003, 2:76

*Ils n'ont pas fait que s'arroger un avantage en matière d'assurance. Ils ont fait quelque chose de plus important et plus fondamental. Ils ont ébranlé la confiance de leurs subordonnés et dégradé l'ethos du commandement. Il s'agit d'une question d'éthique qui a un effet direct sur le moral des Forces canadiennes et met en doute l'intégrité des généraux.*⁶

La veille de la comparution du lieutenant-général Couture, sous-ministre adjoint, Ressources humaines-Militaires, le ministre de la Défense nationale a annoncé que l'assurance en cas de mutilation accidentelle des membres des Forces canadiennes serait améliorée très bientôt. La nouvelle protection assurerait un paiement forfaitaire pouvant atteindre 250 000 \$ en cas de mutilation accidentelle dans l'exercice des fonctions à tous les membres de la Régulière et de la Réserve des Forces canadiennes ayant un grade inférieur à celui de colonel.⁷ Ce qui fut confirmé une semaine plus tard lorsque le ministre, l'honorable John McCallum, a comparu devant le Comité.

Le ministre McCallum a déclaré que, lorsque l'anomalie lui a été signalée par le major Henwood et les médias, il avait été frappé comme d'autres Canadiens par son iniquité et avait commencé à prendre des mesures pour redresser la situation. Le gouvernement n'avait pas encore arrêté tous les détails, mais il croyait comprendre qu'il alimenterait tous les ans un fonds devant financer les futures prestations de mutilation

(6) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:13-14.

(7) *Ibid.*, 12 février 2003, 2:64.

accidentelle. Autrement dit, les membres des Forces canadiennes n'auraient pas à contribuer à leur financement. Il a également assuré au Comité qu'il croyait fermement que si l'anomalie était injuste aujourd'hui, elle l'était depuis 1972 lorsque les officiers supérieurs ont obtenu la protection ou au moins depuis 1982 lorsque la protection du RARM contre l'invalidité prolongée est devenue obligatoire pour tous les nouveaux membres des Forces.

Il avait constaté, cependant, que la mise en œuvre de la rétroactivité prendrait du temps. Il fallait examiner un à un les dossiers des militaires libérés pour cause de blessure au fil des ans et déterminer si la mutilation accidentelle était liée ou non au service. Une fois établis le nombre des militaires blessés et l'ampleur de leurs blessures, il faudrait mettre au point la méthode de versement des paiements rétroactifs.

Le Comité prend note également de la promesse qu'il a faite «de déployer tous les efforts voulus pour faire changer les choses sur ce front-là (de la rétroactivité)» et de faire rapport des progrès au Comité.

La politique annoncée et expliquée par le ministre McCallum remédiera à la disparité fondamentale entre le traitement des plus hauts gradés et celui des militaires de tous les autres grades— à l'avenir, tous les membres des Forces canadiennes, sans égard à leur grade, seront protégés contre une **mutilation accidentelle** qu'ils subissent **pendant qu'ils sont de service**. Le Comité note, cependant, que la protection des colonels et des

généraux comporte le paiement d'un capital assuré (250 000 \$) en cas de mort accidentelle et que leurs prestations de mort ou de mutilation accidentelle sont payables peu importe s'ils étaient ou non de service au moment de l'accident. Tout en promettant d'examiner la possibilité d'étendre la nouvelle protection en cas de mutilation accidentelle aux accidents subis en dehors du service dans le cas des militaires autres que les colonels et les généraux et assimilés, le ministre McCallum a déclaré qu'il ne croyait pas que «cet aspect de la question était aussi urgent que la question de l'équité».

Le Comité n'est malheureusement pas d'accord avec le ministre. Le premier pas essentiel a été franchi, mais le problème d'injustice subsiste. Il a reçu le témoignage d'assureurs-conseils qui lui ont dit que l'assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle était dans l'entreprise privée un avantage commun, populaire et à prix raisonnable.

Le Comité recommande :

- 1. Que le ministère de la Défense nationale accorde à tous les membres des Forces canadiennes, tous rangs confondus, la même protection complète en cas de mort ou de mutilation accidentelle;**

2. Que le ministère de la Défense nationale assure dans les meilleurs délais le paiement rétroactif des prestations de décès ou de mutilation par accident aux membres des Forces canadiennes qui ont été blessés lorsqu'ils étaient de service.

2. Le traitement des soldats blessés et de leurs familles

Fin décembre 1996 début janvier 1997, le major Henwood a rédigé un texte intitulé «Le soin des blessés» qu'il a présenté au commandant de la Base Gagetown et qui a fait l'objet d'une large circulation parmi les officiers supérieurs. Dans ce texte, il soutient que l'indemnisation jointe à la compassion permet à tous les intéressés, la personne blessée, les membres de sa famille et les forces armées, de tourner la page. Comme on l'a vu, il n'a rien reçu du RARM sauf qu'il a obtenu un paiement de 50 000 \$ des Nations Unies par suite de ses blessures. Mais il a estimé que lui et sa famille n'avaient pas été traités avec compassion après l'accident.

Dans son témoignage, le major Henwood a souligné qu'il n'avait rien à redire aux soins médicaux qu'il a reçus pendant sa longue période de traitement et de réadaptation. Mais il s'inquiétait beaucoup pour sa femme et ses enfants. Frappé lui-même d'incapacité, il estimait que les forces

armées ne traitaient pas leurs besoins avec imagination ou compassion. Voici ce qu'il a déclaré au Comité :

...on s'est occupé de moi. Notez que j'ai parlé de «moi». L'autre côté de la médaille, c'est ma famille. Le système a offert à ma femme et à mes enfants un soutien limité, voire inexistant. Cependant, des particuliers ont fait l'impossible pour contourner les règles et prendre telle ou telle disposition. Nous définissions un besoin, et on s'efforçait d'y répondre. Ce n'est pas le système qui disait: «Voici ce que nous pouvons faire pour vous. De quoi avez-vous besoin?»

La situation est devenue très humiliante, et ma femme refusait de s'abaisser pour obtenir de l'aide

Il a dû déposer une demande de redressement de grief juste pour obtenir le paiement de ce qu'il estimait être les dépenses légitimes que sa famille et lui avaient engagées pendant son hospitalisation. Comme il l'a déclaré au Comité :

Si j'avais été blessé mentalement, j'ignore ce que nous aurions fait. Nous avons assumé les coûts du stationnement à l'hôpital. Un jour, ma femme, alors qu'elle venait me rendre visite à l'hôpital, a été victime d'une sortie de route, et notre mini-fourgonnette s'est retrouvée dans le décor. Tout le monde était au courant de l'accident, mais l'armée n'a pas proposé de mettre à notre disposition un moyen de transport pour soulager ma femme de cette responsabilité.

Voilà le volet «compassion» de l'équation que j'ai évoquée.⁸

La blessure a provoqué chez le major Henwood et sa femme certains des symptômes du syndrome de stress post-traumatique. Son fils, le deuxième de ses enfants, a eu du mal à accepter ce qui était arrivé à son père et ce n'est que maintenant, sept ans après, qu'il y a chez lui des signes d'amélioration. Comme le major Henwood n'avait pas droit aux prestations du RARM, il a dû payer les services d'orientation et de traitement dont lui et sa famille ont eu besoin. Simultanément, Anciens Combattants Canada payait le coût de son traitement, mais il restait à savoir s'il pouvait défrayer le traitement de sa famille immédiate.⁹

Le major Henwood a fait observer que c'est sa famille qui avait le plus besoin d'aide et qu'elle avait engagé des frais entre le moment de sa blessure et le moment de son rétablissement, moment où l'ampleur de ses lésions a été totalement évaluée aux fins de déterminer la pension qui lui était due en vertu de la **Loi sur les pensions**, soit une période de deux ans environ. Depuis la date de sa blessure, en septembre 1995, les Forces canadiennes ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer le traitement des soldats blessés.

Notamment, les Forces canadiennes ont établi en 1999 la Direction - Soutien aux blessés et Administration, laquelle reçoit des fonds lui

(8) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:27-28.

(9) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:21.

permettant de verser aux soldats et à leurs familles des avances couvrant des choses comme les frais de garde d'enfants, de stationnement et de transport liés aux visites à l'hôpital et d'aider les anciens membres des Forces canadiennes libérés pour des raisons médicales. Un certain nombre d'autres programmes complémentaires sont également offerts par l'entremise des centres de services aux familles de militaires d'un bout à l'autre du pays.

En tant que partie intégrante du Comité de la sécurité nationale et de la défense, les membres du Sous-comité ont visité un certain nombre de ces centres de services aux familles et peuvent témoigner que les commandants de base et d'autres gradés en pensent beaucoup de bien. Mais leur efficacité dépend énormément de la personnalité et de l'initiative de leur directeur exécutif et du dynamisme de leur conseil d'administration. Par conséquent, rien ne garantit qu'ils offriront la même gamme de services et le même niveau de service aux soldats blessés et à leurs familles d'un océan à l'autre.

Presque aussitôt après que le membre blessé des Forces canadiennes reprend conscience, deux préoccupations ne le quittent plus guère : «Qu'est-ce que je vais devenir?» et «Qu'est-ce que va devenir ma famille?» Le traitement non médical des militaires blessés doit apaiser ces soucis aussitôt que possible. Il doit également tenir compte du fait que, dans bien des cas, ni le militaire ni sa famille immédiate ne sont en mesure

émotivement ou psychologiquement de répondre eux-mêmes à ces questions. Il ne suffit pas de fournir de l'aide si elle est demandée. Il faut qu'elles soit offerte et offerte par des gens compétents et compatissants.

Le Comité recommande :

3. Que, dès qu'un membre des Forces canadiennes est grièvement blessé, le ministère de la Défense nationale charge un officier de faire valoir les intérêts du membre. Cet officier doit être au courant des divers avantages auxquels le membre et sa famille ont droit et suffisamment haut placé et expérimenté pour être capable de défendre leurs intérêts.
4. Que, sur la base des meilleures pratiques des centres de services aux familles d'un bout à l'autre du pays, le ministère de la Défense nationale élabore des lignes directrices concernant l'orientation, les services et les prestations devant être assurés aux familles des membres grièvement blessés des Forces canadiennes . Ces lignes directrices devraient confier à une personne-ressource le soin de contacter la famille, de rester en contact avec elle et de la tenir au courant. Il est très important que la personne-ressource ait elle-même été blessée ou soit le conjoint de quelqu'un qui l'a été.

3. Procédure de règlement des griefs

Le major Henwood a été blessé le 27 septembre 1995 et libéré des Forces canadiennes le 1^{er} avril 1998. Après plus d'un an de discussions infructueuses et de démêlés avec le RARM au sujet de sa demande d'indemnisation, il a appris au printemps de 1997 qu'il ne recevrait pas de prestations d'invalidité de longue durée. Après qu'on lui eut opposé ce refus, tous les autres avantages du RARM ont cessé, y compris l'accès aux programmes de réadaptation. En mai 1997, il a déposé une demande de redressement de grief qui a mis un an à remonter la chaîne de commandement et à atteindre le niveau du commandant de l'armée, le Chef d'état-major de l'Armée de terre. Après avoir examiné la politique du RARM concernant l'assurance en cas de mutilation accidentelle, le commandant a statué qu'on ne refusait pas au major Henwood des prestations auxquelles il avait droit. En fait, la politique ne prévoit pas les prestations demandées.¹⁰

Le major Henwood a décidé d'en appeler au chef d'état-major de la Défense en 1998. Son grief et les arguments y afférents ont été transmis par le chef d'état-major de la Défense au Comité des griefs des Forces canadiennes en vue d'obtenir ses conclusions et recommandations. À l'été de 2002, le Comité des griefs a recommandé de ne pas appuyer le grief,

(10) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:11 et 17-18.

essentiellement pour les mêmes raisons que celles qui avaient été données aux étapes antérieures de la procédure. Il avait reçu exactement ce à quoi il avait droit en vertu du régime, à savoir au moins 75 % de son salaire à la libération, sans indemnité forfaitaire pour la perte de ses membres ou la perte de revenus futurs.

Cette décision du Comité des griefs préoccupe le Comité. Selon le témoignage du major Henwood, lorsque son grief est parvenu au Comité des griefs, ses droits en vertu de la police d'assurance du RARM n'étaient plus le principal enjeu. Il contestait l'inégalité de traitement entre les officiers supérieurs et tous les autres rangs, l'équité d'un régime qui ne l'indemnisait pas de ses blessures, mais verserait à un officier de rang supérieur 250 000 \$ pour les mêmes blessures. Le Comité des griefs ne semble pas faire référence à cet argument dans la justification qu'il donne de ses recommandations.

Dans des circonstances restreintes, le Comité des griefs devrait pouvoir, lorsque des questions d'équité et d'injustice fondamentale sont soulevées ou peuvent se poser, trancher contre le demandeur sur les faits du grief, mais fonder ses conclusions et ses recommandations sur les questions plus larges. Quelques cas, y compris celui du major Henwood, sont tout désignés pour être réglés au niveau ministériel. Ce fait devrait être mentionné dans la justification des recommandations et le chef d'état-major de la Défense devrait saisir le ministre du grief sans plus de retard.

Un cas comme celui du major Henwood devrait mettre des mois, non pas plus de 5 ans à atteindre le dernier niveau d'arbitrage - le chef d'état-major de la Défense - et à être renvoyé ensuite au ministre.

Le Comité recommande :

5. Que le Comité des griefs des Forces canadiennes exerce le pouvoir de fonder ses conclusions et ses recommandations sur des questions de politique plus larges lorsque, à son avis, des considérations de justice ou d'équité fondamentale iraient à l'encontre d'une décision fondée sur les seuls faits du grief et qu'il soit investi du pouvoir de recommander le renvoi du grief au ministre.

Depuis l'été de 2002, son grief est entre les mains du chef d'état-major de la Défense en attente d'une décision finale de sa part. Lorsque le major Henwood a comparu devant le Comité en février 2003, la procédure de règlement du grief était en cours depuis cinq ans et demi. Des fonctionnaires du bureau de l'Ombudsman l'avait interrogé en août 2002, soit environ six semaines après qu'il se soit plaint du temps qu'on mettait à rendre une décision finale sur son grief, mais l'Ombudsman n'avait pas encore présenté de rapport.¹¹

Selon le lieutenant-général Couture, les règlements en vigueur n'obligent pas le chef d'état-major de la Défense à donner sa réponse dans

(11) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:17-18.

un délai prescrit. En 2000, on a réformé la procédure de règlement des griefs, instauré des normes d'évaluation du rendement et augmenté le personnel en vue de simplifier et d'accélérer la prise de décision. Le lieutenant-général Couture a déclaré souhaiter personnellement que la procédure de règlement des griefs se déroule dans un délai d'un an, mais il a admis qu'il y avait du chemin à faire avant d'atteindre cet objectif.

Le Comité recommande :

6. Que le ministère de la Défense nationale fixe à 12 mois le délai que mettent les Forces canadiennes à mener à bien la procédure de règlement des griefs. Cette période devrait inclure le temps qu'il faut au chef d'état-major de la Défense pour rendre une décision finale, mais exclure les périodes pendant lesquelles le grief est en attente d'une action de la part de son auteur. Si ce délai ne peut pas être respecté, il faut informer par écrit l'auteur du grief des raisons du retard et lui donner la date avant laquelle le chef d'état-major de la Défense rendra sa décision.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Le Comité recommande :

1. Que le ministère de la Défense nationale accorde à tous les membres des Forces canadiennes, tous rangs confondus, la même protection complète en cas de mort ou de mutilation accidentelle.
2. Que le ministère de la Défense nationale assure dans les meilleurs délais le paiement rétroactif des prestations de décès ou de mutilation accidentelle aux membres des Forces canadiennes qui ont été blessés lorsqu'ils étaient de service.
3. Que, dès qu'un membre des Forces canadiennes est grièvement blessé, le ministère de la Défense nationale charge un officier de faire valoir les intérêts du membre. Cet officier doit être au courant des divers avantages auxquels le membre et sa famille ont droit et suffisamment haut placé et expérimenté pour être capable de défendre leurs intérêts.
4. Que, sur la base des meilleures pratiques des centres de services aux familles d'un bout à l'autre du pays, le ministère de la Défense nationale élabore des lignes directrices concernant l'orientation, les services et les prestations devant être assurés aux familles des membres grièvement blessés des Forces canadiennes . Ces lignes

directrices devraient confier à une personne-ressource le soin de contacter la famille, de rester en contact avec elle et de la tenir au courant. Il est très important que la personne-ressource ait elle-même été blessée ou soit le conjoint de quelqu'un qui l'a été.

5. Que le Comité des griefs des Forces canadiennes reçoive et exerce le pouvoir de fonder ses conclusions et ses recommandations sur des questions de politique plus larges lorsque, à son avis, des considérations de justice ou d'équité fondamentale iraient à l'encontre d'une décision fondée sur les seuls faits du grief et qu'il soit investi du pouvoir de recommander le renvoi du grief au ministre.
6. Que le ministère de la Défense nationale fixe à 12 mois le délai que mettent les Forces canadiennes à mener à bien la procédure de règlement des griefs. Cette période devrait inclure le temps qu'il faut au chef d'état-major de la Défense pour rendre une décision finale, mais exclure les périodes pendant lesquelles le grief est en attente d'une action de la part de son auteur. Si ce délai ne peut pas être respecté, il faut informer par écrit l'auteur du grief des raisons du retard et lui donner la date avant laquelle le chef d'état-major de la Défense rendra sa décision.

LISTE DES TÉMOINS

37^e législature - 2^e session

AUDIENCES PUBLIQUES À OTTAWA

Couture, lieutenant-général Christian, sous-ministre adjoint, Ressources humaines – Militaires, ministère de la Défense nationale (12 février 2003)

Geci, M. John, président, Agence de soutien du personnel des forces canadiennes (ASPFC) (12 février 2003)

Henwood, le major (retraité) Bruce (3 février 2003)

Lemay, M. Pierre, président, Régime d'assurance-revenu militaire (RARM), ministère de la Défense nationale (12 février et 19 février 2003)

Martin, M^{me} Kathleen, gestionnaire, Régime d'assurance-revenu militaire (RARM), Maritime Life (12 février 2003)

McCallum, l'honorable John, C.P., député, ministre de la Défense nationale (19 février 2003)

Mogg, M. David, président, March Forth Benefits (3 février 2003)

Potvin, M. Bernard, Mercer, Consultation en ressources humaines (3 février 2003)

Ranger, M. Richard, directeur des finances, Le Sénat (3 février 2003)

Siew, capitaine (Marine) Andrea, directrice, Qualité de la vie, ministère de la Défense nationale (19 février 2003)

ANNEXE 1

TABLEAU DES PRESTATIONS PRÉSENTÉ PAR LE MAJOR HENWOOD

Analyse non officielle de l'admissibilité à l'indemnité pour mutilation accidentelle du RARM

Explications et suppléments énoncées à la fin																					
Responsabilité du MDN										Responsabilité d'ACC											
</																					

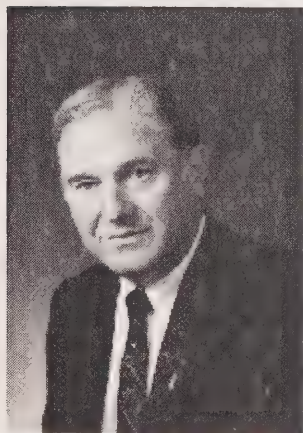
Explications et suppositions énoncées à la fin																							
Responsabilité du MDN														Responsabilité d'ACC									
Grade	Niveau de solde	Mensuel	Annuel	LPRFC (20 %) (annuel)	LPRFC (30 %) (annuel)	LPRFC 15 ans (30 %) (annuel)	LPRFC @ 20 ans (40 %) (annuel)	ACC 100 % (perte de deux membres) (annuel)	Pension marié (annuel)	Pension 1 enfant (annuel)	Pension 2 enfants (annuel)	Pension 3 enfants (annuel)	Années de service (LPRFC)	Admissible à l'ILD/IMA				Non admissible à l'ILD/IMA					
														Célibataire avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 1 enfant, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 2 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)		Marié, 3 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	RARM @ 75 % (annuel)			
Capt	Base	\$4,850	\$58,200	\$11,640	\$17,460	\$23,280	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$43,650					
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$34,146	\$39,786	\$42,712	\$44,850	\$46,539						
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$39,966	\$45,606	\$48,532	\$50,670	\$52,359						
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$45,786	\$51,426	\$54,352	\$56,490	\$58,179						
Maj	Base	\$6,557	\$78,684	\$15,737	\$23,605	\$31,474	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$59,013					
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$38,243	\$43,882	\$46,809	\$48,947	\$50,635						
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$46,111	\$51,751	\$54,677	\$56,815	\$58,504						
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$53,980	\$59,619	\$62,545	\$64,684	\$66,372						
Lcol	Base	\$7,601	\$91,212	\$18,242	\$27,364	\$36,485	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$68,409					
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$40,749	\$46,388	\$49,314	\$51,453	\$53,141						
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$49,870	\$55,509	\$58,435	\$60,574	\$62,262						
							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$58,991	\$64,630	\$67,557	\$69,695	\$71,383						
Note 1 Le niveau de solde est calculé au taux de rémunération d'un soldat supérieur dans le groupe de solde normalisée conformément à la politique relative aux militaires à faible rémunération en vertu du RARM																							
Définitions																							
1. LPRFC correspond à la Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes, c'est-à-dire le régime de pension défini pour les membres des FC. Les militaires sont assujettis à la LPRFC après 20 années de service à moins qu'ils ne soient libérés pour des raisons médicales, auquel cas, le calcul de la pension commence après 10 années de service. C'est ce qu'on appelle communément la pension pour service militaire.																							
2. ACC correspond à Anciens combattants Canada, c'est-à-dire à la pension qui est habituellement versée pour cause d'invalidité.																							
3. RARM correspond au Régime d'assurance-revenu militaire auquel tous les membres des FC sont tenus de contribuer. Il s'agit d'un régime de revenu garanti qui offre un revenu de 75 % avant blessure, réduit de toute pension du Conseil du Trésor du Canada à laquelle le militaire pourrait être admissible.																							
4. LLD correspond à la prestation d'invalidité de longue durée, qui offre une garantie de revenu en vertu du RARM de 75 % du revenu avant blessure, réduit de toute pension accordée par le Conseil du Trésor. Les montants varient selon le grade, l'ancienneté, les années de service, l'état civil, le nombre d'enfants et la gravité de la blessure du militaire.																							
5. IMA correspond à l'indemnité pour mutilation accidentelle qui est calculée de la même façon que l'ILD. Elle est accordée en sus de la prestation d'invalidité de longue durée. Si le militaire ne se qualifie pas pour l'ILD, il se voit automatiquement refuser l'IMA. Voilà le noeud du problème dans le cas du major Henwood, qui estime que l'IMA devrait être versée sous forme de paiement forfaitaire selon la blessure et non pas en fonction du revenu provenant de diverses pensions. L'indemnisation pour perte d'un membre ou de la vue devrait être la même pour tous les militaires, quels que soient leur grade, leur ancienneté, leurs années de service, leur état civil et le nombre d'enfants qu'ils ont.																							
Explications et suppositions																							
1. Cette analyse non officielle ne porte que sur les pertes multiples de membres																							
2. Les zones en vert ou légèrement ombragées indiquent que le militaire est admissible à l'IMA en vertu de la politique ILD du RARM																							
3. Les zones en rouge ou plus foncées indiquent que le militaire n'est pas admissible à l'IMA en vertu des politiques ILD actuelles du RARM																							

[illegible]

7. Les chiffres utilisés correspondent aux taux mensuels 2002 de pen-

8. Les taux de solde du MDN sont les taux affichés après mars 2002.

ANNEXE 11
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ



L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

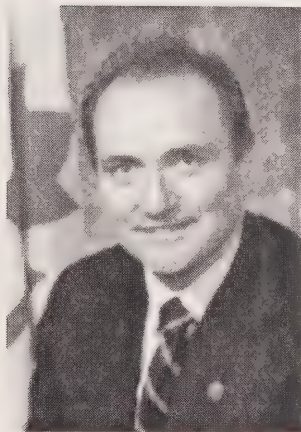
Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.



L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez

Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du Premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politiques.

Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du Premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité publique (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), et le Comité permanent des banques et du commerce. Il a également été président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration (1995-1997).

En 1995, le sénateur Kenny est devenu le premier sénateur à faire franchir toutes les étapes, au Parlement, à un projet de loi émanant d'un sénateur. Ce projet de loi créait la *Loi sur les carburants de remplacement*, qui stipule que 75 % des véhicules automobiles exploités par l'ensemble des organismes fédéraux et des sociétés d'État doivent fonctionner aux carburants de remplacement d'ici 2004.

Le sénateur Kenny est actuellement président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il est aussi membre du comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de

l'environnement et des ressources naturelles, comité dont il était auparavant le vice-président. Le sénateur Kenny fait partie de ce comité depuis 1985.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur de la Commission de la sécurité et de la défense de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il a occupé auparavant les postes de président de la Sous-commission sur l'avenir de la sécurité et des capacités de défense et de vice-président de la Sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.



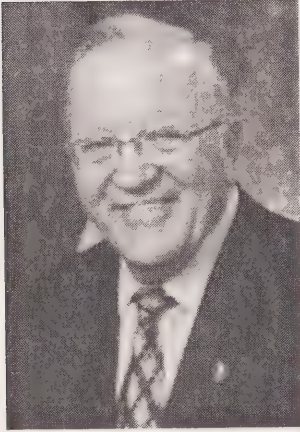
L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants



L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

(Sénateur Wiebe)

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :

Agriculture et forêts, vice-président

Sécurité nationale et défense

Sous-comité des affaires des anciens combattants

Règlements, de la procédure et des droits du parlement

From the Department of Fisheries and Oceans Canada:

Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services;

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate.

From Canada Customs and Revenue Agency:

Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations Division;

Mr. Tom Kobolak, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence.

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Ms. Diane Merpaw, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination;

Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch.

Du ministère des Pêches et Océans Canada:

M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes;

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations;

M. Tom Kobolak, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement.

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration Canada:

Mme Diane Merpaw, directrice adjointe intérimaire, Élaboration des politiques et coordination;

Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Morning Session:

From the Department of Transport Canada:

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group.

From the Department of National Defence:

Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff;

Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy, Operations and Readiness.

Afternoon Session:

From the Royal Canadian Mounted Police:

Superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement;

Corporal Denis Caron, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi:

Du ministère de Transport Canada:

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparation d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur sécurité maritime.

Du ministère de la Défense nationale:

Le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes;

Le capitaine Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état préparation maritimes.

Séance de l'après-midi:

De la Gendarmerie royale du Canada:

Le surintendant Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire l'exécution des lois fédérales;

Le caporal Denis Caron, coordonnateur du Programme national surveillance côtière et du Programme national de surveillance aéroports, Sous-direction du crime organisé.

(Suite à la page précédente)



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, April 28, 2003

Issue No. 15

Nineteenth meeting on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

INCLUDING:
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)

and
THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 28 avril 2003

Fascicule n° 15

Dix-neuvième réunion concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

Y COMPRIS:
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)

et
LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, April 28, 2003
(28)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day *in camera*, at 5:00 p.m. in Room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall and Kenny (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 5:58 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:00 p.m., the committee continued its meeting in public in Room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (See *Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

As individuals:

Mr. Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Center for Foreign Policy Studies, Dalhousie University;

Rear-Admiral (Retired) Bruce Johnston;

Commodore (Retired) Hans Hendel, Consultant, Canadian Forces Staff College.

Mr. Haydon made a statement and responded to questions.

At 7:35 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:40 p.m., the committee resumed its sitting.

Rear-Admiral Johnston made a statement and responded to questions.

Commodore Hendel made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 28 avril 2003
(28)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit *à huis clos* aujourd'hui à 17 heures, dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall et Kenny (6).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; major-général (à la retraite) Keith McDonald, principal conseiller militaire; superintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité étudie son programme futur *à huis clos*.

À 17 h 58, le comité suspend ses travaux.

À 18 heures, le comité entame sa séance publique dans la salle 160-S, de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude de la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte en clair de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1, en date du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

À titre personnel:

M. Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Center for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie;

Le contre-amiral (retraité) Bruce Johnston;

Le commodore (retraité) Hans Hendel, consultant, Collège des Forces canadiennes.

M. Haydon fait un exposé puis répond aux questions.

À 19 h 35, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 40, le comité reprend ses travaux.

Le contre-amiral Johnston fait un exposé et répond aux questions.

Le commodore Hendel fait un exposé et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents qui suivent ont été déposés en tant que pièces auprès de la greffière.

- [“The Maritime Dimension of Homeland Security: Traditional Task or a New Requirement?” by Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 15, “68”)

- [“Opening Remarks” by Rear-Admiral Bruce Johnston (Ret’d)] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 15, “69”)

At 9:15 p.m., the committee suspended its sitting.

At 9:20 p.m. the committee continued its meeting in camera in Room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda.

At 9:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

- [«The Maritime Dimension of Homeland Security: Traditional Task or a New Requirement?» by Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 15, «68»)

- [«Opening Remarks» by Rear-Admiral Bruce Johnston (Ret’d)] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 15, «69»)

À 21 h 15, le comité suspend ses travaux.

À 21 h 20, le comité poursuit sa séance à huis clos dans la salle 160-S (salle du sous-comité) de l’édifice du Centre.

Le comité étudie son programme futur.

À 21 h 45, le comité s’ajourne jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, April 29, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

NINTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, to examine and report on the need for national security policy for Canada, respectfully requests approval of funds for fiscal year 2003-2004.

Pursuant to Section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 29 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, demande respectueusement que des fonds lui soient approuvés pour l'année fiscale 2003-2004.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des Comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

APPENDIX (A) TO THE REPORT

STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

EXAMINATION ON THE NEED FOR A NATIONAL SECURITY POLICY FOR CANADA

APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST, 2004

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

“(b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES	\$	179,000
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	\$	270,500
ALL OTHER EXPENDITURES	\$	<u>15,500</u>
TOTAL	\$	465,000

The foregoing budget was approved by the Standing Senate Committee on National Security and Defence on Monday, February 24, 2003.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is being considered.

Date

Chair, Standing Senate Committee on National Security and Defence

Date

Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

EXPLANATION OF COST ELEMENTS

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Professional Services (0401)

Subject specialists	\$ 55,000
Media, Writer, Clerical Services	\$ 58,800
Consultant — Washington visit	\$ <u>20,000</u>

Total **\$ 133,800**

2. Reporting services (0403)

1 day (Halifax) at \$2,200	\$ 2,200
2 days (Quebec City) at \$2,200	\$ 4,400
1 day (Montreal) at \$2,200	\$ 2,200
2 days (Calgary) at \$2,200	\$ 4,400
6 days (French reporters) at \$400	\$ <u>2,400</u>

Total **\$ 15,600**

3. Translation and Interpretation Services (0412)

Interpretation Equipment	
1 day (Halifax) at \$2,500	\$ 2,500
2 days (Quebec City) at \$2,500	\$ 5,000
1 day (Montreal) at \$2,500	\$ 2,500
2 days (Calgary) at 2,500	\$ <u>5,000</u>

Total **\$ 15,000**

4. Working meals (0415)

32 x \$300 **\$ 9,600**

5. Hospitality (0410)

\$ 2,000

6. Conference registration (0406)

\$ 3,000

TOTAL **\$ 179,000**

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A)

1. Travel Expenses (0201)

(A) Calgary — Moose Jaw — Cold Lake

Public hearings and fact finding (October/November 2003)

9 Senators
1 Clerk
3 Consultants
1 Researcher
1 Media Relations
3 Interpreters
1 Court Reporter
(6 days — 5 nights)

(a) Air Transportation

Commercial (Ottawa-Calgary; Edmonton-Ottawa)

7 business at \$3,500 = \$24,500	\$ 24,500
2 Senators live in West = \$3,000	\$ 3,000
6 seat sale at \$750 = \$4,500	\$ 4,500
Commercial (Ottawa-Calgary-Ottawa)	
4 seat sale at \$750 = \$3,000	\$ 3,000
Charter (Calgary-Moose Jaw; Moose Jaw — Cold Lake; Cold Lake — Edmonton)	\$ <u>15,000</u>

Total - Air Transportation **\$ 50,000**

(b) Ground Transportation

Taxis 4 x \$25 x 19	\$ 1,900
Bus 3 x \$750	\$ <u>2,250</u>

Total — Ground Transportation **\$ 4,150**

(c) Hotel Accommodations

5 nights at \$195 x 15	\$ 14,625	
3 nights at \$195 x 4	\$ <u>2,340</u>	
Total — Hotel Accommodations		\$ 16,965

(d) Per Diem

6 days at \$70 x 15	\$ 6,300	
4 days at \$70 x 4	\$ <u>1,120</u>	
Total — Per Diem		\$ 7,420

(e) Miscellaneous**\$ 7,000****TOTAL \$ 85,535****TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A)****TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (B)****1. Travel Expenses (0201)****(B) Halifax — Quebec City — Montreal
Public hearings and fact-finding (June 2003)**

9 Senators
 1 Clerk
 3 Consultants
 1 Researcher
 1 Media Relations
 3 Interpreters
 1 Court reporter
 6 days — 5 nights

(a) Air Transportation

Ottawa — Halifax — Quebec City — Montreal Ottawa

Business class		
9 Senators at \$1,450 = \$13,050	\$ 13,050	
Economy class		
10 staff at \$1,240 = \$12,400	\$ <u>12,400</u>	
Total - Air Transportation		\$ 25,450

(b) Ground Transportation

Train transportation
 Quebec City — Montreal — Ottawa
 Senators — no charge

10 staff at \$120 = \$1,200	\$ 1,200	
Taxis 19 x \$100 = \$1,900	\$ 1,900	
Bus 4 x \$750 = \$3,000	\$ <u>3,000</u>	
Total — Ground Transportation		\$ 6,100

(c) Hotel Accommodations

5 nights at \$195 x 15 = 14,625	\$ 14,625	
3 nights at 195 x 4 = \$2,340	\$ <u>2,340</u>	
Total — Hotel Accommodations		\$ 16,965

(d) Per Diem

6 days at \$70 x 15 = \$6,300	\$ 6,300	
4 days at \$70 x 4 = \$1,120	\$ <u>1,120</u>	
Total — Per Diem		\$ 7,420

(e) Miscellaneous**\$ 5,000****TOTAL \$ 60,935****TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (B)**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (C)**1. Travel Expenses (0201)****(C) Washington D.C.****Fact-Finding (February 2004)**

9 Senators
 1 Clerk
 3 Consultants
 1 Researcher
 1 Media Relations
 5 days — 4 nights

(a) Air Transportation

Ottawa — Washington — Ottawa

12 x \$2,500 = \$30,000

\$ 30,000

3 x \$1,250 = \$3,750

\$ 3,750

Total - Air Transportation

\$ 33,750

(b) Ground Transportation

Taxis \$100 x 15 = \$1,500

\$ 1,500

Bus at \$800 x 4 = \$3,200

\$ 3,200

Total — Ground Transportation

\$ 4,700

(c) Hotel Accommodations

4 nights at \$325 x 15 = \$19,500

\$ 19,500

Total — Hotel Accommodations

\$ 19,500

(d) Per Diem

5 days at \$100 x 15 = \$7,500

\$ 7,500

Total — Per Diem

\$ 7,500

(e) Miscellaneous

\$ 7,420

TOTAL

\$ 72,870

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (C)**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (D)****1. Travel Expenses (0201)****(D) Travel to conferences and meetings**

Vancouver — Halifax — Toronto

Washington — London — Brussels

1 Senator per event

5 days — 4 nights in North America

7 days — 6 nights in Europe

(a) Air Transportation

Ottawa — Vancouver — Ottawa

Business class 1 x \$4,245

\$ 4,245

Ottawa — Halifax — Ottawa

Business class 1 x \$1,700

\$ 1,700

Ottawa — Toronto — Ottawa

Business class 1 x \$1,225

\$ 1,225

Ottawa — Washington — Ottawa

Business class 1 x \$2,500

\$ 2,500

Ottawa — London — Ottawa

Business class 1 x \$6,150

\$ 6,150

Ottawa — Brussels — Ottawa

Business class 1 x \$6,000

\$ 6,000

Total - Air Transportation

\$ 21,820

(b) Ground Transportation			
6 at \$200	\$	<u>1,200</u>	
Total — Ground Transportation			\$ 1,200
(c) Hotel Accommodations			
Canada 4 nights at 195 x 3 = \$2,340	\$	2,340	
US 4 nights at \$325 x 1 = \$1,300	\$	1,300	
Europe 6 nights at \$350 x 2 = \$4,200	\$	<u>4,200</u>	
Total — Hotel Accommodations			\$ 7,840
(d) Per Diem			
Canada 5 days at \$70 x 3 = \$1,050	\$	1,050	
US 5 days at \$100 x 1 = \$500	\$	500	
Europe 7 days at \$125 x 2 = \$1,750	\$	<u>1,750</u>	
Total — Per Diem			\$ 3,300
(e) Miscellaneous			\$ <u>2,000</u>
TOTAL			\$ 36,160
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (D)			
Communications			\$ <u>15,000</u>
TOTAL			
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A to D)			\$ 270,500
ALL OTHER EXPENDITURES			
1. Rental of meeting rooms (0500)			
1 day (Halifax) at \$600	\$	600	
2 days (Quebec City) at \$600	\$	1,200	
1 day (Montreal) at \$750	\$	750	
2 days (Calgary) at \$750	\$	1,500	
4 days (Washington) at \$750	\$	3,000	
Miscellaneous rentals	\$	<u>450</u>	
			\$ 7,500
2. Purchase of stationery and books (0702)			\$ 2,000
3. Miscellaneous (0799)			\$ <u>6,000</u>
TOTAL			\$ <u>15,500</u>
GRAND TOTAL			\$ 465,000

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

ANNEXE (A) AU RAPPORT
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE
L'ÉTUDE SUR LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE NATIONALE SUR LA SÉCURITÉ POUR LE CANADA
DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE
POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 2004

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;
- d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trenteseptième législature soient déférés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres services	179 000 \$
Transport et communications	270 500 \$
Toutes autres dépenses	15 500 \$
Total	465 000 \$

Le budget précité a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense le lundi 24 février 2003.

Les personnes soussignées, ou leurs substituts, seront présentes le jour de l'étude du budget.

Date

Président, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Date

Président, Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

DÉTAIL DES COÛTS

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES

1. Services professionnels (0401)

Spécialistes du domaine	55 000 \$
Relations avec les médias, rédacteur, services de soutien	58 800 \$
Conseiller – Visite à Washington	<u>20 000 \$</u>

Total 133 800 \$

2. Comptes rendus et transcription (0403)

1 jour (Halifax) à 2 200 \$	2,200 \$
2 jours (Québec) à 2 200 \$	4 400 \$
1 jour (Montréal) à 2 200 \$	2 200 \$
2 jours (Calgary) à 2 200 \$	4 400 \$
6 jours (sténographes francophones) à 400 \$	<u>2 400 \$</u>

Total 15 600 \$

3. Traduction et interprétation (0412)

Matériel d'interprétation	
1 jour (Halifax) à 2 500 \$	2 500 \$
2 jours (Québec) à 2 500 \$	5 000 \$
1 jour (Montréal) à 2 500 \$	2 500 \$
2 jours (Calgary) à 2 500 \$	<u>5 000 \$</u>

Total 15 000 \$

4. Repas d'affaires (0415)

32 x 300 \$ 9 600 \$

5. Frais de représentation (0410)

2 000 \$

6. Inscriptions - Conférences (0406)

3 000 \$

TOTAL

179 000 \$

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A)

1. Frais de déplacement (0201)

(A) Audiences publiques et mission d'information Calgary – Moose Jaw – Cold Lake
(Octobre / Novembre 2003)

9 sénateurs
1 greffier
3 conseillers
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias
3 interprètes
1 sténographe judiciaire

(6 jours – 5 nuits)

a) Transport aérien

Vol commercial (Ottawa-Calgary; Edmonton-Ottawa)	
7 x 3 500 \$ (classe affaires) = 24 500 \$	24 500 \$
2 sénateurs vivant dans l'Ouest = 3 000 \$	3 000 \$
6 billets soldés x 750 \$ = 4 500 \$	4 500 \$
Vol commercial (Ottawa-Calgary-Ottawa)	
4 billets soldés x 750 \$ = 3 000 \$	3 000 \$
Vol nolisé (Calgary-Moose Jaw; Moose Jaw – Cold Lake; Cold Lake – Edmonton)	<u>15 000 \$</u>

Total - Transport aérien 50 000 \$

b) Transport terrestre

Taxis 4 x 25 \$ x 19	1 900 \$
Autobus 3 x 750 \$	<u>2 250 \$</u>

Total – Transport terrestre 4 150 \$

c) Hôtel

5 nuits à 195 \$ x 15	14 625 \$	
3 nuits à 195 \$ x 4	<u>2 340 \$</u>	
Total – Hôtel		16 965 \$

d) Indemnités quotidiennes

6 jours à 70 \$ x 15	6 300 \$	
4 jours à 70 \$ x 4	<u>1 120 \$</u>	
Total – Indemnités quotidiennes		7 420 \$

e) Divers**7 000 \$****TOTAL****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A) 85 535 \$****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (B)****1. Frais de déplacement (0201)****(B) Halifax – Québec – Montréal****Audiences publiques et mission d'information (juin 2003)**

9 sénateurs
 1 greffier
 3 conseillers
 1 attaché de recherche
 1 agent des relations avec les médias
 3 interprètes
 1 sténographe judiciaire
 (6 jours – 5 nuits)

a) Transport aérien

Ottawa – Halifax – Québec – Montréal Ottawa

Classe affaires

9 sénateurs à 1 450 \$ = 13 050 \$ 13 050 \$

Classe économique

10 employés à 1 240 \$ = 12 400 \$ 12 400 \$**Total - Transport aérien 25 450 \$****b) Transport terrestre**

Transport par train

Québec – Montréal – Ottawa

Sénateurs – sans frais

10 employés x 120 \$ = 1 200 \$ 1 200 \$

Taxis 19 x 100 \$ = 1 900 \$ 1 900 \$

Autobus 4 x 750 \$ = 3 000 \$ 3 000 \$**Total – Transport terrestre 6 100 \$****c) Hôtel**

5 nuits à 195 \$ x 15 = 14 625 \$	14 625 \$	
3 nuits à 195 \$ x 4 = 2 340 \$	<u>2 340 \$</u>	
Total – Hôtel		16 965 \$

d) Indemnités quotidiennes

6 jours à 70 \$ x 15 = 6 300 \$	6 300 \$	
4 jours à 70 \$ x 4 = 1 120 \$	<u>1 120 \$</u>	
Total – Indemnités quotidiennes		7 420 \$

e) Divers**5 000 \$****TOTAL 60 935 \$****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (B)**

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (C)**1. Frais de déplacement (0201)****(C) Washington D.C.****Mission d'information (février 2004)**

9 sénateurs
1 greffier
3 conseillers
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias

5 jours- 4 nuits

a) Transport aérien

Ottawa - Washington - Ottawa

12 x 2 500 \$ = 30 000 \$

3 x 1 250 \$ = 3 750 \$

30 000 \$

3 750 \$

33 750 \$

Total - Transport aérien

b) Transport terrestre

Taxis 100 \$ x 15 = 1 500 \$

Autobus à 800 \$ x 4 = 3 200 \$

1 500 \$

3 200 \$

4 700 \$

Total - Transport terrestre

c) Hôtel

4 nuits à 325 \$ x 15 = 19 500 \$

19 500 \$

19 500 \$

Total - Hôtel

d) Indemnités quotidiennes

5 jours à 100 \$ x 15 = 7 500 \$

7 500 \$

7 500 \$

Total - Indemnités quotidiennes

e) Divers

7 420 \$

TOTAL

72 870 \$

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (C)**TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (D)****1. Frais de déplacement (0201)****(D) Participation à des conférences et à des réunions**

Vancouver - Halifax - Toronto

Washington - Londres - Bruxelles

1 sénateur par conférence

5 jours - 4 nuits en Amérique du Nord

7 jours - 6 nuits en Europe

a) Transport aérien

Ottawa - Vancouver - Ottawa

Classe affaires 1 x 4 245 \$

4 245 \$

Ottawa - Halifax - Ottawa

Classe affaires 1 x 1 700 \$

1 700 \$

Ottawa - Toronto - Ottawa

Classe affaires 1 x 1 225 \$

1 225 \$

Ottawa - Washington - Ottawa

Classe affaires 1 x 2 500 \$

2 500 \$

Ottawa - Londres - Ottawa

Classe affaires 1 x 6 150 \$

6 150 \$

Ottawa - Bruxelles - Ottawa

Classe affaires 1 x 6 000 \$

6 000 \$

Total - Transport aérien

21 820 \$

b) Transport terrestre

6 à 200 \$

1 200 \$**Total – Transport terrestre****1 200 \$****c) Hôtel**

Canada 4 nuits à 195 \$ x 3 = 2 340 \$

2 340 \$

EtatsUnis 4 nuits à 325 \$ x 1 = 1 300 \$

1 300 \$

Europe 6 nuits à 350 \$ x 2 = 4 200 \$

4 200 \$**Total – Hôtel****7 840 \$****d) Indemnités quotidiennes**

Canada 5 jours à 70 \$ x 3 = 1 050 \$

1 050 \$

EtatsUnis 5 jours à 100 \$ x 1 = 500 \$

500 \$

Europe 7 jours à 125 \$ x 2 = 1 750 \$

1 750 \$**Total – Indemnités quotidiennes****3 300 \$****e) Divers****2 000 \$****TOTAL****36 160 \$****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (D)****Communications****15 000 \$****TOTAL****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A à D)****270 500 \$****TOUTES AUTRES DÉPENSES****1. Location de salles de réunion (0500)**

1 jour (Halifax) à 600 \$

600 \$

2 jours (Québec) à 600 \$

1 200 \$

1 jour (Montréal) à 750 \$

750 \$

2 jours (Calgary) à 750 \$

1 500 \$

4 jours (Washington) à 750 \$

3 000 \$

Locations diverses

450 \$**7 500 \$****2. Articles de papeterie et livres (0702)****2 000 \$****3. Divers (0799)****6 000 \$****TOTAL****15 500 \$****TOTAL GÉNÉRAL****465 000 \$**

Cette demande de budget a été examinée par l'Administration du Sénat.

Heather Lank, Greffier principal, Comités et législation privée_____
Date_____
Richard Ranger, Directeur des finances_____
Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, April 3, 2003

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on National Security and Defence for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2004 for the purpose of its Special Study on the need for a national security policy for Canada, as authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 90,400
Transportation and Communications	\$ 79,015
Other Expenditures	\$ <u>11,000</u>
Total	\$ 180,415

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 3 avril 2003

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004 aux fins de leur Étude spéciale sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	90 400 \$
Transports et communications	79 015 \$
Autres dépenses	<u>11 000 \$</u>
Total	180 415 \$

Respectueusement soumis,

Tuesday, April 29, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

TENTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, November 20, 2002, to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers; and all other related matters, now, respectfully requests approval of funds for fiscal year 2003-2004.

Pursuant to Section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Membre du comité,

JOSEPH A. DAY

Member of the Committee

Le mardi 29 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi 20 novembre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions; et toutes les autres questions connexes, demande respectueusement que des fonds lui soient approuvés pour l'année fiscale 2003-2004.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des Comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

APPENDIX (A) TO THE REPORT
SUBCOMMITTEE ON VETERANS AFFAIRS OF THE
STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST, 2004

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, November 20, 2002:

The Honourable Senator Kinsella for Senator Meighen moved, seconded by the Honourable Senator Atkins:

That the Standing Senate Committee on Defence and Security be authorized to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers; and all other related matters;

That the papers and evidence received and taken on the subject during the Second Session of the Thirty-sixth Parliament be referred to the Committee and the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee; and

That the Committee report no later than June 30, 2003;

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Extract from the *Minutes of the Proceedings* of the Standing Senate Committee National Security and Defence of November 25, 2002:

The Honourable Senator Banks moved:

That the order of reference relating to the health care of veterans be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs.

The question being put on the motion, it was adopted.

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 4,800
Transportation and Communications	\$ 30,170
All Other Expenditures	\$ 530
TOTAL	\$ 35,500

The foregoing budget was approved by the Standing Senate Committee on National Security and Defence on the Monday, February 10, 2003.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is being considered.

Date

Chair, Standing Senate Committee on National Security and Defence

Date

Chairman, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

EXPLANATION OF COST ELEMENTS

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Communications Adviser – (0435) (10 days @ \$180)	\$ 1,800	
2. Working Meals (0415) (10 meals at \$250)	\$ 2,500	
3. Hospitality (0410)	\$ 500	
TOTAL		\$ 4,800

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

Fact Finding to Ste. Anne de Bellevue
Spring 2003

5 Senators		
1 Researcher		
1 Clerk		
1 Media relations consultant		
2 Interpreters		
a) Ground Transportation	\$ 800	
b) Per Diems 10 x 1 days at \$40	\$ 400	
c) Miscellaneous	\$ 600	
TOTAL	\$ 1,800	

Fact Finding to Toronto
Spring 2003

5 Senators		
1 Researcher		
1 Clerk		
1 Media relations consultant		
a) Air Transportation	\$ 6,226	
Business Class 4 x \$940 = \$3,760		
Economy Class 3 x \$822 = \$2,466		
b) Ground Transportation 8 x 25\$ x 4	\$ 800	
c) Per Diems 8 x 1.5 days at \$69.00	\$ 828	
d) Hotel Accommodation 7 x 1 night in Toronto at \$195/n	\$ 1,365	
e) Miscellaneous (0799)	\$ 781	
TOTAL	\$ 10,000	

Veterans Commemorative Event

- 2 Senators
- 1 Domestic event (2 days / 1 night)
- 1 International event (5 days / 4 nights)

Domestic

a) Air Transportation 2 x \$1,750	\$ 3,500	
b) Per Diems 2 x 2 days at \$70	\$ 280	
c) Hotel Accommodation 2 x 1 night at \$195	\$ 390	
TOTAL	\$ 4,170	

International

a) Air Transportation 2 x \$5,000	\$ 10,000	
b) Per Diems 2 x 5 days at \$140	\$ 1,400	
c) Hotel Accommodation 2 x 4 nights at \$350	\$ <u>2,800</u>	
TOTAL	\$ 14,200	
TOTAL Transportation and Communications		\$ 30,170
ALL OTHER EXPENSES		\$ <u>530</u>
GRAND TOTAL		\$ 35,500

The Senate Administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

ANNEXE (A) AU RAPPORT
SOUS-COMITÉ DES ANCIENS COMBATTANTS DU
COMITÉ SÉNATORIAL DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE POUR
L'ANNÉE FINANCIÈRE SE TERMINANT LE 31 MARS 2004

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 novembre 2002 :

L'honorable sénateur Kinsella, au nom de l'honorable sénateur Meighen, propose, appuyé par l'honorable sénateur Atkins,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à examiner, pour ensuite en faire rapport, les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions; et toutes les autres questions connexes.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question dans la deuxième session de la trente-sixième législature et dans la première session de la trente-septième législature soient déferés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au plus tard le 30 juin 2003.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Extrait du *procès-verbal* de la réunion du 25 novembre 2002 du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense :

L'honorable sénateur Banks propose,

Que le Sous-comité des anciens combattants soit saisi de l'ordre de renvoi portant sur les soins de santé aux anciens combattants.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	4 800 \$
Transport et communications	30 170 \$
Toute autre dépense	530 \$
TOTAL	35 500 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense le lundi 10 février 2003.

Les soussignés (ou leur remplaçant) seront présents à la date où le budget sera examiné.

Date

Président, Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense

Date

Présidente, Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

EXPLICATION DES ÉLÉMENTS DE DÉPENSES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Conseiller en communications (0435) (10 jours à 180 \$)	1 800 \$	
2. Repas de travail (0415) (10 repas à 250 \$)	2 500 \$	
3. Accueil (0410)	<u>500 \$</u>	
TOTAL		4 800 \$

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS

Visite d'étude à Sainte-Anne de Bellevue Printemps 2003

5 sénateurs	
1 chercheur	
1 greffier	
1 conseiller en relations avec les médias	
2 interprètes	
a) Transport routier	800 \$
b) Indemnités journalières 10 x 1 jour à 40 \$	400 \$
c) Divers	<u>600 \$</u>
TOTAL	1 800 \$

Visite d'étude à Toronto Printemps 2003

5 sénateurs	
1 chercheur	
1 greffier	
1 conseiller en relations avec les médias	
a) Transport aérien Classe affaires 4 x 940 \$ = 3 760 \$ Classe économique 3 x 822 \$ = 2 466 \$	6 226 \$
b) Transport routier 8 x 25 \$ x 4	800 \$
c) Indemnités journalières 8 x 1,5 jour à 69 \$	828 \$
d) Hébergement en hôtel 7 x 1 nuit à Toronto à 195 \$/n	1 365 \$
e) Divers (0799)	<u>781 \$</u>
TOTAL	10 000 \$

Célébration à la mémoire des anciens combattants

- 2 sénateurs
- 1 célébration nationale (2 jours / 1 soir)
- 1 célébration internationale (5 jours / 4 soirs)

Célébration nationale

a) Transport par avion 2 x 1 750 \$	3 500 \$
b) Indemnités journalières 2 x 70 \$ /jour	280 \$
c) Hôtel 2 x 195 \$ / jour	<u>390 \$</u>
TOTAL	4 170 \$

Célébration internationale

a) Transport par avion 2 x 5 000 \$	10 000 \$	
b) Indemnités journalières 5 jours à 140 \$ x 2	1 400 \$	
c) Hôtel 4 jours à 350 \$ x 2	<u>2 800 \$</u>	
TOTAL	14 200 \$	
TOTAL Frais de transport et de communication		30 170 \$
TOUTE AUTRE DÉPENSE		<u>530 \$</u>
TOTAL GLOBAL		35 500 \$

L'Administration du Sénat a examiné cette demande d'autorisation de budget.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités et
de la législation privée

Date

Richard Ranger, directeur des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, April 3, 2003

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on National Security and Defence (Subcommittee on Veterans Affairs) for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2004 for the purpose of its Special Study on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions, as authorized by the Senate on Wednesday, November 20, 2002. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 4,800
Transport and Communications	\$ 11,800
Other Expenditures	\$ <u>530</u>
TOTAL	\$ 17,130

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le mardi 3 avril 2003

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (Sous-comité des anciens combattants) concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004 aux fins de leur Étude spéciale sur les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opération de maintien de la paix, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 20 novembre 2002. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	4 800 \$
Transports et communications	11 800 \$
Autres dépenses	<u>530 \$</u>
TOTAL	17 130 \$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, April 28, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:00 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, today the committee will hear testimony on Canadian coastal defence and security.

I am a senator from Ontario and I chair the committee.

Also present is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 special joint committee on the future of the Canadian Forces.

Let me introduce the other senators who are here with us. Senator Jane Cordy is from Nova Scotia. She was an accomplished educator with an extensive record of community involvement before coming to the Senate in 2000. She is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology, which recently released a landmark report on health care and is now studying mental health. She was also recently elected vice-chair of the Canadian NATO Parliamentary Association.

Senator Joe Day is from New Brunswick. A successful lawyer and businessman, he was appointed to the Senate in 2001. Senator Day is deputy chair of both the Subcommittee on Veterans Affairs and the Standing Senate Committee on National Finance. He also sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. He was recently elected to the Canadian NATO Parliamentary Association as one of its councillors.

Senator Banks is from Alberta. He is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the Senate in 2000. Senator Banks chairs the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying nuclear safety and control.

Our committee is the first permanent Senate committee mandated to examine security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of reports, beginning

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 28 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 heures pour examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, le comité entendra aujourd'hui des témoignages sur la défense et la sécurité côtières du Canada.

Je suis un sénateur de l'Ontario et j'agis comme président du comité.

Est aussi présent le distingué Michael Forrestall de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Forrestall est au service des commettants de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord à titre de député, puis de sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions relatives à la défense et a siégé à divers comités parlementaires liés à la défense, y compris le Comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes.

Permettez-moi de présenter les autres sénateurs qui sont ici avec nous. Le sénateur Jane Cordy vient de la Nouvelle-Écosse. Éducatrice chevronnée, elle a, avant son entrée au Sénat en 2000, fait sa marque dans le domaine de l'engagement communautaire. Elle siège aussi au Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, lequel a récemment publié un rapport sur les soins de santé qui a fait date et s'intéresse aujourd'hui à la question de la santé mentale. Elle a récemment été élue vice-présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN.

Le sénateur Joe Day est originaire du Nouveau-Brunswick. Avocat et homme d'affaires accompli, il a été nommé au Sénat en 2001. Le sénateur Day est vice-président du Sous-comité des anciens combattants et du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Il siège également au Comité sénatorial permanent des transports et des communications de même qu'au Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Il a récemment été élu à l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN à titre de conseiller.

Le sénateur Banks nous vient de l'Alberta. Les Canadiens reconnaissent aussi en lui l'un de nos musiciens et artistes les plus polyvalents et les plus accomplis. Il a été nommé au Sénat en 2000. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. À l'heure actuelle, le comité étudie la sûreté et le contrôle nucléaires.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant reçu pour mandat d'examiner la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons produit un certain nombre de

with "Canadian Security and Military Preparedness." That study, which was tabled in February 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security. The first, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," was published in September 2002. The second report, "For an Extra 130 Bucks...Update on Canada's Military Financial Crisis: A View From the Bottom Up," was published in November of 2002. Third and, most recently, is "The Myth of Security at Canada's Airports," published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to security and defence in North America. As part of this work, the committee has been holding hearings on the federal government's support of the men and women across the country who respond first to emergencies and disasters. However, the committee has decided to give priority to an ongoing evaluation of Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline.

These hearings update an earlier report, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," published in September 2002, which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

Our first witness this evening will be Mr. Peter Haydon.

Mr. Haydon, we are pleased that you could attend before us and are grateful for the paper you have prepared for our consideration. Welcome to the committee. I understand you have a short statement you would like to make. We look forward to hearing it.

Mr. Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, As an individual: Honourable senators, my remarks will be to remind you of the things that are controversial and need to be talked about.

Depending on where one sits today and what one reads, it might seem that Canada's ability to ensure the security of its huge maritime domain, with its ports and waterways and all the associated infrastructure, is very much in doubt. Reading earlier testimony before this committee, I sensed that many people saw the present situation as something new and something that requires new thinking and some new approaches.

From my rather pragmatic approach, this is a little radical; in addition, it ignores recent Canadian history. Not only has Canada been deeply involved in defending its coasts and ports on several previous occasions, but also it was very good at it and was

rapports, à commencer par «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Dans le cadre de cette étude, déposée en février 2002, nous avons examiné les principaux enjeux auxquels le Canada est confronté dans le domaine de la défense et de la sécurité.

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'ici, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale. Le premier, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», a été publié en septembre 2002. Le deuxième, «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002. Le troisième et le plus récent, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» a été rendu public en janvier 2003.

Le comité poursuit son évaluation à long terme de la capacité du Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Dans le cadre de ce travail, il a organisé des audiences sur l'appui dont les femmes et les hommes qui interviennent les premiers en cas d'urgence et de catastrophe bénéficient de la part du gouvernement fédéral. Cependant, le comité a décidé d'accorder un traitement prioritaire à l'évaluation continue de la capacité du Canada de défendre ses eaux territoriales et de contribuer au contrôle de l'accès au littoral du continent.

Dans le cadre des présentes audiences, on fait le point sur un rapport antérieur, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», publié en septembre 2002, dans lequel les efforts déployés par le Canada pour défendre le littoral étaient jugés pour une large part ponctuels et fragmentaires.

Ce soir, notre premier témoin sera M. Peter Haydon.

Monsieur Haydon, nous sommes heureux de vous accueillir, et nous vous savons gré du document que vous avez soumis à notre attention. Bienvenue. Je crois comprendre que vous souhaitez présenter un bref exposé. Nous sommes impatients de l'entendre.

M. Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie, témoignage à titre personnel: Honorables sénateurs, mes propos évoqueront pour vous des enjeux controversés dont il faut débattre.

Quel que soit le point de vue que l'on adopte et ce qu'on lit, il peut nous sembler que la capacité du Canada d'assurer la sécurité de son immense territoire maritime, ses ports, ses voies navigables et son infrastructure connexe est sujette à caution. En lisant les témoignages présentés antérieurement devant votre comité, j'ai compris que beaucoup de personnes voyaient la situation actuelle comme une nouveauté nécessitant de nouvelles réflexions et de nouvelles approches.

Selon mon optique plutôt pragmatique, je trouve que c'est une attitude un peu radicale et que cela démontre une méconnaissance de l'histoire. Non seulement le Canada s'est fortement engagé dans la défense de ses côtes et ports en plusieurs occasions dans le

able to coordinate those actions with those of the United States. In other words, we have been down this path before.

The first thing to ask is this: What are the realistic threats to homeland security at sea? One fact stands out immediately. Those who would use violence against Canada are no longer just the military forces of another state; the new aggressors may have had military training and may use military equipment, but they are much more likely to be members of terrorist, criminal or other subversive groups motivated by the desire to inflict terror and instability.

We cannot afford to overlook the fact that Canada's relative emptiness outside the main population centres provides many easy venues for supporting and launching terrorist and criminal activities against not only our own citizens but also those of the United States.

With terrorist threats to North America now a reality and international crime on the rise, we have rightly come to look at the maritime dimension of homeland security in a new light. Most people now accept that our national security can be challenged in many ways and in many places. For the most part, our cities, transportation systems and national infrastructure are vulnerable because we simply have not put in place all the processes and systems to guarantee their safety. To do so would be unreasonably expensive.

In the contemporary security environment, there are a number of easily identifiable maritime concerns. These essentially are the safety of shipping, including cargos, using Canadian waters, especially the cruise ships, which are attractive terrorist targets; the vulnerability of port complexes and their related transportation networks; security of offshore installations; safe and legal operation of the fishery; security of isolated and remote communities and installations as well as the security of the uninhabited areas of the coast; and finally, the security of undersea cables, now almost entirely fibre optic, and their shore-side terminals.

To some, this concept of security seems like a siege mentality; however, the reality of the present situation is that being secure requires not only a reduction in vulnerability but also having the necessary capabilities to respond to an incident or a crisis. Another benefit is that being seen by others to be able to respond quickly and efficiently acts as a deterrent.

passé, mais il a aussi été très efficace dans cette tâche et a été en mesure de coordonner ses interventions avec celles des États-Unis. En d'autres mots, ce n'est pas la première fois que nous faisons face à une telle situation.

La première question à poser est donc la suivante: quelles sont donc alors les menaces réelles à notre sécurité nationale, auxquelles on peut s'attendre en mer et provenant de la mer? Il y a un fait qui ressort: ceux qui pourraient avoir recours à la violence contre le Canada ne sont plus seulement des membres de forces militaires d'un autre pays; les nouveaux agresseurs peuvent avoir une formation militaire et utiliser du matériel militaire, mais il est fort probable qu'ils sont membres de groupes terroristes, criminels ou autres groupes subversifs, motivés par le désir d'imposer la terreur et de provoquer l'instabilité.

Nous ne pouvons pas nous permettre de fermer les yeux sur le fait que le vide relatif du Canada à l'extérieur de ses grands centres de population fournit beaucoup d'avenues pour le soutien et le lancement d'activités terroristes et criminelles dirigées non seulement contre nos villes et citoyens, mais aussi contre celles et ceux des États-Unis.

Maintenant que la menace terroriste en Amérique du Nord est devenue une réalité et que les crimes internationaux sont en hausse, nous avons à juste titre commencé à voir l'aspect maritime de notre sécurité nationale d'un point de vue nouveau. Presque tous admettent désormais que notre sécurité nationale intérieure peut être défiée de bien des façons et à beaucoup d'endroits. Ce sont surtout nos villes, nos systèmes de transport et l'infrastructure nationale qui sont vulnérables car nous n'avons tout simplement pas mis en place tous les processus et systèmes requis pour garantir leur sécurité. Il aurait été déraisonnablement coûteux de le faire.

Dans l'environnement actuel de sécurité, on peut facilement identifier un bon nombre de risques sur le plan de la sécurité maritime, essentiellement: la sécurité de la navigation (incluant les cargaisons) sur les eaux canadiennes, en particulier concernant les navires de croisière qui constituent des cibles intéressantes pour les terroristes; la vulnérabilité des complexes portuaires et les réseaux de transport affiliés; la sécurité des installations situées au large des côtes; le fonctionnement légal et sécuritaire de la pêche; la sécurité de communautés et d'installations isolées et éloignées ainsi que la sécurité de zones côtières inhabitées; et, enfin, la sécurité des câbles sous-marins (aujourd'hui presque tous en fibre optique) et de leurs terminaux sur les côtes.

Aux yeux de certains, cette façon d'aborder la sécurité ressemble au syndrome de la forteresse assiégée, mais en réalité, la situation à laquelle nous sommes confrontés exige non seulement une diminution de notre vulnérabilité, mais aussi l'acquisition des capacités nécessaires pour être prêts à faire face à une incidence ou à une crise. Autre avantage, le fait d'être considérés comme étant en mesure de répondre rapidement et efficacement peut avoir un effet dissuasif.

The heart and soul of an effective maritime security system lies in knowing just what is happening in all the waters under national jurisdiction — a huge undertaking, but one that can be managed. If potential threats can be contained at sea rather than on land, then the security problem is much easier to solve.

To exercise control over our waters, three criteria must be met: First, we must know exactly who is using those waters and for what purpose; second, we must maintain an unequivocal expression of government authority in those waters; and third, we must be able to respond quickly and effectively to violations of the law or to threats to national security. Those are really motherhood statements and are better known by the phrase you will hear frequently — “surveillance, presence and response.” That is a concept that has withstood the test of time.

This leads to a logical question: Is it absolutely necessary to exercise full control of all Canadian waters? Unless one can actually respond to all challenges to national security, then one's sovereignty at sea probably could be held in doubt. To respond in that manner would be prohibitively expensive and would not be easy to justify under the present circumstances.

A compromise which I think is of interest to this committee is to maintain a balance of capabilities that allows the government to carry out full surveillance and still make timely and appropriate responses to incidents. By continuously gathering information, the surprise factor can be reduced, thereby allowing a timely response to be made. Maintaining a selective presence in those waters by random patrols thus has both deterrent value and reduces response time.

How do we make it work? This is where we need to do some thinking. As well, we can also draw on a little history.

From my rather academic perspective, an effective coast defence system needs the following structure. It needs a national strategy or policy administered by a single department or agency that in turn is responsible to a national decision-making and oversight body, which is then supported by a comprehensive information-management system used by all participating departments. As well, it needs an integrated command and control system for the direction of operations and the direction of training, with a dedicated staff to assess performance and develop requirements for new and replacement capability. Finally, and most important, there must be adequate surveillance, patrol and response resources. Without those resources, the decision-making and information-management systems are absolutely useless.

Thus, we come to a first bottom line. That is to say, if the government wants an effective coastal security system, it must be willing to pay for the people and the equipment to make it happen.

Ainsi, le cœur et l'âme d'une sécurité maritime efficace reposent sur une connaissance précise de l'activité sur les eaux littorales canadiennes — entreprise colossale, mais possible. Si on peut s'attaquer à un problème en mer plutôt que sur la terre, il sera beaucoup plus facile à résoudre.

Pour exercer une telle surveillance de nos eaux, on doit satisfaire aux trois critères suivants: premièrement, savoir exactement qui utilise nos eaux et dans quel but; deuxièmement, fermement démontrer l'autorité du gouvernement sur ces eaux territoriales; troisièmement, être en mesure de réagir rapidement et efficacement aux infractions ou aux menaces à la sécurité nationale. Il s'agit là d'évidences peut-être plus connues par l'expression «surveillance, présence et intervention» que vous entendrez fréquemment; ce concept a résisté à l'épreuve du temps.

Cela mène à une question logique: est-ce absolument nécessaire d'exercer une surveillance complète de toutes les eaux du Canada? Si un pays ne peut répondre à tous les dangers pouvant menacer sa sécurité nationale, le contrôle de son territoire maritime devient alors problématique. Il serait toutefois trop coûteux de maintenir une surveillance complète et difficilement justifiable de le faire dans les circonstances actuelles.

La solution de compromis susceptible d'intéresser le comité est de maintenir un équilibre des ressources qui permettrait au gouvernement d'effectuer une surveillance, tout en étant capable de répondre rapidement et efficacement à tout incident pouvant survenir. La cueillette continue de renseignements peut réduire le facteur surprise et permettre une réponse rapide. Le maintien d'une présence sélective grâce à des patrouilles imprévisibles peut avoir un effet dissuasif et réduire le temps de réaction.

Comment faire pour que cela fonctionne? Voilà ce à quoi nous devons réfléchir. Nous pouvons également tirer des leçons de l'histoire.

De mon point de vue plutôt universitaire, je dirais qu'un système de défense côtière efficace a besoin d'une stratégie ou d'une politique nationale administrée par un seul ministère ou un organisme appuyé d'un organisme national de décision et de surveillance, assisté par un système intégré de gestion de l'information accessible et utilisé par tous les ministères participants. On a aussi besoin d'un système intégré de commandement et de contrôle pour la direction des opérations et de la formation, avec un personnel à temps plein pour évaluer le rendement des capacités de remplacement et les besoins en matière de développement de nouvelles capacités. Finalement, il faut aussi avoir des moyens suffisants pour effectuer la surveillance, patrouiller et intervenir. Sans ressources suffisantes, le système de gestion de l'information et de prise de décisions est tout à fait inutile.

Voilà qui nous amène au facteur décisif: si le gouvernement veut un système de sécurité côtière efficace, il doit accepter de payer pour avoir le personnel et le matériel nécessaires.

The question on most people's minds at the moment is this: How effective is the Canadian system today? To answer that question, one needs to know precisely what needs to be accomplished and what contingency capabilities need to be maintained.

Rather than wrestle with obtuse notions of asymmetrical threats and fluctuating international terrorist threat levels, I shall address the question under the assumption that, to meet the broad security objectives I mentioned earlier, essentially in the context of exercising control over Canadian waters and being able to make the ports secure, the government needs to be able to do are the following. First, apprehend, quarantine, if necessary, and search any vessel and its cargo, including people; second, conduct underwater searches of ships, berths and access channels; third, conduct explosive ordnance disposal, EOD, operations; fourth, control all movement on the water and ashore within the confines of a port or in a specified coastal area — that is, basically shut down the system, which may be necessary; fifth, transport specialist teams, such as JTF2 and the RCMP teams, to remote locations and offshore installations; sixth, provide physical security for buildings, structures and facilities, such as land line terminals, bridges, locks, radio stations and all the infrastructure that makes the shipping system work; seventh, gather, analyze and disseminate intelligence and operational information; and finally, detain and interrogate suspects.

This is basic police work in some respects. However, if you are going to use the whole system to make it secure, the above steps have to be taken.

These requirements should be self-evident; if not, we can always talk later about scenarios, to give them more detail.

Assuming that everyone is comfortable with that, how well is Canada doing? As far as I can tell, there is no overarching national strategy or policy for homeland security. Some might argue that the current defence policy serves that purpose, but I strongly disagree. The security problem today is much broader than the mandate of the Department of National Defence. One of the functions of a national strategy is to develop the economic resources and the manpower of the state to sustain its security forces, regulate the distribution of authority between various government departments and establish procedures for coordination, international cooperation and liaison, in particular, with industry. Industry has to take the leading-edge role in applying technology.

La question qui vient probablement à l'esprit de tout le monde en ce moment est: quel est le niveau d'efficacité du système canadien actuel? Pour répondre à cette question, on doit savoir précisément ce qui doit être fait et les éléments de contingence devant être maintenus.

Plutôt que de jongler avec des notions obtuses de menaces asymétriques et des niveaux fluctuants de menaces terroristes internationales, je vais aborder cette question en me fondant sur l'hypothèse que, pour réaliser les objectifs généraux de sécurité mentionnés auparavant, essentiellement avec l'idée d'exercer un contrôle sur toutes les eaux territoriales canadiennes et d'assurer la sécurité des ports, le gouvernement doit être en mesure de faire ce qui suit: premièrement, appréhender, mettre en quarantaine s'il le faut et fouiller tous les bateaux et leur contenu (y compris les personnes); deuxièmement, mener des fouilles sous-marines de tous les bateaux, postes de mouillage et chenaux d'accès; troisièmement, mener des opérations de neutralisation des explosifs (NEM); quatrièmement, contrôler toute la circulation maritime et côtière sur l'eau et sur les côtes dans les limites d'un port ou dans une région côtière spécifique — au besoin, essentiellement, fermer le système; cinquièmement, placer des équipes de sécurité spécialisées dans le transport, comme la FOI 2 et les équipes de la GRC, dans les endroits éloignés et sur les installations marines; sixièmement, assurer la sécurité de bâtiments, structures et installations spécifiques, comme les terminaux de lignes terrestres, les ponts, les écluses, les stations de radio et toute l'infrastructure qui assure le bon fonctionnement du réseau de navigation; septièmement, recueillir, analyser et diffuser les renseignements secrets et opérationnels; et, enfin, détenir et interroger les suspects.

À certains égards, il s'agit d'une fonction policière de base. Pour utiliser l'ensemble du système de façon à le rendre plus sécuritaire, on doit cependant prendre les mesures ci-dessus.

J'espère que ces conditions apparaissent comme évidentes. Si ce n'est pas le cas, je pourrais facilement proposer quelques scénarios fournissant des explications plus détaillées.

En supposant que tout le monde est à l'aise avec ce concept, je pose la question suivante: comment le Canada se tire-t-il d'affaire? Pour autant que je le sache, il n'existe pas de stratégie ni de politique générale nationale en ce qui concerne la sécurité du territoire. Certains pourraient soutenir que l'actuelle politique de défense remplit cette mission, mais je ne suis pas du tout d'accord. Le problème de la sécurité déborde le cadre du mandat du ministère de la Défense nationale. Nous avons besoin d'une stratégie nationale pour développer des ressources économiques et augmenter les effectifs du pays: alors seulement serons-nous en mesure de supporter ces forces de sécurité, de régulariser la distribution de l'autorité entre les différents ministères du gouvernement concernés par la sécurité nationale et d'établir les procédures pour la coopération internationale et la liaison avec le secteur privé, en particulier le secteur industriel. L'industrie doit jouer un rôle de premier plan au chapitre de l'application de la technologie.

In my mind, the national decision-making oversight body does not exist. There are some who would say that through the Interdepartmental Maritime Security Working Group, IMSWG, you could have this. However, for a number of reasons, I do not think this is right. First, because so many departments are involved in the structure, it is necessarily complex and rife with what I will call cultural problems — or, to use Graham Allison's term, "bureaucratic politics" — not least of which is the prevailing emphasis in government today on business management rather than performance or delivery of services. This is a syndrome amplified by the lack of a common purpose. Nobody has a single torch they can all follow and say, "We will do this." Second, the IMSWG has no authority and thus cannot direct that actions be taken or equipment purchased, which is essential if there is to be a good system. Third, as with many such committees, the tendency is for departmental commitment to wane once the political emphasis begins to decline. Fourth, and last, the committee has no international cooperation mandate.

The information-management system is essentially there. It is not perfect, but it works. It can meet the requirements of an operation across a wide spectrum of users, but only at the regional level. That naval system has not materialized fully into the national system. This needs to happen if we are to have an effective system. As well, the information-management system is not universally used by all departments. It is a function of choice to use it rather than a function of necessity. We can talk later about information and the management of information.

Although command and control organizations exist regionally, they do so largely because the navy has the necessary infrastructure and invariably takes the leadership role by default. Again, a major obstacle to better integration is the business management culture within the departments where administrative efficiency is invariably rewarded over operational effectiveness. Again, there is a lack of a common vision, which is one of the major hindrances to the whole process.

At the moment, I find it difficult to assess the surveillance and patrol resources because we are working in a unique period where the majority of the naval force is deployed or committed to deployment in the Arabian Sea with Operation Apollo. Thus, the brunt of the contingency capability for coastal defence falls mainly on the narrow shoulders of the 12 maritime coastal defence vessels, MCDVs, and whatever capabilities can be garnered out of the other departments, in particular the Coast Guard.

It is fair to say that enough capacity exists today to respond to a single emergency, but the capacity to sustain operations for any length of time certainly does not exist. The MCDVs and the handful of Coast Guard vessels are slow and of limited

Dans mon esprit, il n'y a pas d'organisme national chargé de superviser la prise de décisions. Il y en a qui soutiendront qu'un organisme national de décision existe déjà dans la structure du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime (GTISM). Pour plusieurs raisons, je pense toutefois que c'est faux. En premier lieu, il y a tellement de ministères en cause que la structure est nécessairement complexe et en proie à ce que j'appellerai les problèmes culturels — ou, pour reprendre l'expression de Graham Allison, «la politique bureaucratique» —, dont l'accent aujourd'hui mis par le gouvernement sur la gestion des activités commerciales plutôt que sur le rendement ou la prestation de services n'est pas le moindre. Il s'agit d'un syndrome qu'amplifie un manque de finalité commune. Personne ne peut s'aligner sur un phare unique et dire: «Voici ce que nous allons faire.» Deuxièmement, le GTISM n'a aucune autorité et ne peut donc pas ordonner que des actions soient entreprises ou qu'on achète de l'équipement, condition essentielle à la mise en place d'un bon système. Troisièmement, comme cela a été le cas avec beaucoup de comités, la tendance veut que l'engagement des ministères s'affaiblisse une fois que l'importance politique d'un problème commence à diminuer. Quatrièmement, et en dernier lieu, le groupe en question n'a pas de mandat international de coopération.

Le système de gestion d'information est essentiellement en place. Il n'est pas parfait, mais il fonctionne. Il satisfait aux besoins en information d'un large spectre d'utilisateurs, mais seulement au niveau régional. Ce système naval n'a pas encore été intégré pleinement au système national. Or, ce n'est qu'à cette condition que le système sera efficace. De même, tous les ministères n'utilisent pas le système de gestion de l'information. Son utilisation est une question de choix et non de nécessité. Nous pourrions revenir plus tard sur l'information et la gestion de l'information.

Si les organismes de commandement et de contrôle existent au niveau régional, c'est en grande partie parce que la Marine a les infrastructures nécessaires et prend invariablement le rôle de commandement par défaut. Encore ici, un obstacle majeur à une meilleure intégration vient de la culture de gestion des activités commerciales qui règne à l'intérieur des autres ministères où l'efficacité administrative passe avant l'efficacité opérationnelle. Une fois de plus, on note une absence de vision commune, ce qui est l'un des principaux obstacles à tout le processus.

Pour le moment, j'ai du mal à évaluer l'efficacité des ressources en matière de surveillance et de patrouille parce que nous vivons une période unique, où la majorité de la force navale est déployée en mer d'Arabie dans le cadre de l'opération Apollo. Ainsi, le fardeau de la capacité d'intervention repose sur les épaules étroites des 12 navires de défense côtière (NDC) et sur les éléments disponibles pouvant être fournis par d'autres ministères, en particulier la Garde côtière.

Il est juste de dire que nous avons aujourd'hui une capacité d'intervention suffisante pour répondre à une urgence, mais que nous n'avons pas la capacité de soutenir les opérations d'une certaine durée. Les NDC et le petit nombre de bateaux de la

endurance. The naval vessels are somewhat hampered in their operations by weather conditions. This is not ideal. To patrol Canadian waters and have an effective response capability under a full range of weather conditions, one needs a modern warship with an integral helicopter. Even then, there are limitations today on how far north the frigates can operate. This is something else that must be looked at for the future.

Also, one must bring into question the ability of the Aurora fleet to carry out the over-ocean surveillance missions and the cost of doing so. At present, the full capability for this is not being used.

If, for instance, a requirement arose today to maintain full control over the approaches to the Gulf of St. Lawrence or the Strait of Juan de Fuca with a companion requirement to operate a quarantine anchorage, I do not think it could be done. I do not think the resources are there to mount that level of capability.

The maritime coastal defence vessels that would have to pick up the patrol and response activities are manned by reservists, and the reserve is not a bottomless manpower pool. The regular force does not have enough people today to take over those vessels without taking ships out of the Arabian Sea and paying them off, which would be stupid. The Coast Guard has little additional capability to offer, and naval teams would probably be required to carry out specific security tasks. The one thing that does seem to be in existence is search teams to examine cargos in the ports. That is a painfully slow process. Hence, it becomes a question of government priority as to what capabilities will be funded.

In conclusion, let me offer some suggestions on the types of initiatives I think need to be provided to produce an effective coastal security structure. First, there must be an overarching strategy, and it needs to be developed with one department named as lead agency. I am afraid this must be DND, despite the fact that it does not have the full security mandate, simply because DND has the contingency planning expertise and a command and control system.

Second, there must be a decision-making and oversight body with direct and immediate access to cabinet on operational matters. De facto, this body must be parliamentary. A Canadian co-chair of the Permanent Joint Board on Defence should also be a member of the committee, simply because, as in the 1940s, much of what Canada plans to do and eventually will do must be coordinated with the Americans.

The navy's information system needs to be adopted universally. This can be done. Much of this is an education problem, but there are some hardware requirements. DND must also do some work on the command and control system to make it a national command and control system for coastal security activities. In this respect, the regional security operations that are essentially functioning on an ad hoc basis at the moment need to be formalized and to be funded if necessary.

Garde côtière sont lents et ont une endurance limitée. Les bateaux sont limités par les conditions météorologiques. Ce n'est pas idéal. Pour patrouiller les eaux canadiennes et répondre efficacement, on doit être doté d'un navire de guerre moderne équipé d'un hélicoptère intégré. Même là, il y a des limites à la portée de tel navire pour des opérations nordiques. Voilà un autre problème auquel on devra s'intéresser à l'avenir.

On doit également mettre en doute la capacité de l'escadre Aurora d'assurer des missions de surveillance sur l'océan et s'interroger sur les coûts de telles opérations. À l'heure actuelle, on n'utilise pas pleinement cette capacité.

Si, par exemple, on devait maintenir une surveillance totale des abords du golfe du Saint-Laurent ou du détroit de Juan de Fuca avec les éléments d'accompagnement nécessaires pour effectuer un mouillage de quarantaine, je ne crois pas que cela puisse se faire actuellement. Je ne crois pas qu'on possède les capacités voulues pour créer ce genre de capacité.

Les NDC qui doivent se charger des activités de patrouille et d'intervention sont manœuvrés par des réservistes, et la réserve n'est pas un puits de main-d'œuvre sans fond. La Force régulière n'a pas assez de personnes pour utiliser ces navires sans retirer ceux qui sont engagés dans la mer d'Arabie et les payer, ce qui serait stupide. La Garde côtière a peu à offrir, et des équipages de la Marine seraient probablement nécessaires pour exécuter les tâches relatives à la sécurité. Tout ce qu'on semble avoir, ce sont des équipes de recherche capables de fouiller les cargaisons dans les ports. Il s'agit d'une procédure extrêmement lente. En conséquence, la question de savoir quelles capacités seront financées relève donc des priorités du gouvernement.

En conclusion, permettez que je propose quelques suggestions sur le type d'initiatives dont nous avons besoin pour obtenir une structure de sécurité côtière efficace. Premièrement, il nous faut une stratégie générale, élaborée par un ministère désigné en tant qu'organisme responsable. J'ai bien peur qu'il faudrait que ce soit le MDN, en dépit du fait qu'il n'a pas de mandat élargi concernant la sécurité, simplement parce que le MDN a une expertise dans la planification d'urgence ainsi qu'un système de commandement et de contrôle.

Deuxièmement, on doit avoir un organisme de surveillance et de décision pouvant accéder directement et immédiatement au Cabinet pour des questions opérationnelles. Il faut donc qu'il s'agisse d'un organisme parlementaire. Un coprésident canadien de la Commission permanente mixte de défense devrait faire partie du comité puisque, comme à la fin des années 40, une bonne partie de ce que le Canada planifie de faire et fera éventuellement devra être coordonnée avec les Américains.

L'adoption du système d'information de la Marine doit être universelle. C'est possible. Il s'agit pour une bonne part d'un problème de sensibilisation, mais il y a certaines exigences liées au matériel. Le MDN devrait également modifier le système de commandement et de contrôle pour en faire un système national de commandement et de contrôle des activités liées à la sécurité côtière. À cet égard, on doit officialiser et financer au besoin les opérations de sécurité régionale qui, à l'heure actuelle, fonctionnent essentiellement de façon ponctuelle.

The essence of my concerns over resources comes down to a single question: What is the politically acceptable degree of risk? Clearly, it is unrealistic to acquire the complete capability, because it would be unaffordable and would take many years to put in place. Hence, the common sense approach is to make the best use of what exists today and to make provision for systematic enhancement in specific areas.

Here are some things that we should be thinking about. Is it reasonable to rely on the naval reserve to provide the lion's share of the coastal and military support capability? I do not think so. As I said earlier, the reserve is a limited resource and does not have a rapid call-out capability. If a rapid response or a standing patrol capability is needed, it will have to be provided by the regular force or reservists on long-term call out.

Can we rely on the Coast Guard vessels to augment the military capability to be effective surveillance, patrol and response resources? Again, I do not think so. To be blunt, the Coast Guard are merchant mariners and have a completely different range of skills than those required for national security tasks. However, they can provide the means of transportation. They can drive the bus, in other words, for some of those tasks, but a unionized Coast Guard lacks the operational flexibility of the navy.

Then we must ask: Should the navy take over the Coast Guard's constabulary mandate inasmuch as it exists? The answer is no, because the navy does not have the resources to do it at the moment. However, I can foresee a day when this might be considered, but the shift would have to be accompanied by an increase in naval manpower and almost certainly a shipbuilding program to produce a new kind of coastal patrol vessel, one that has the capacity to stay at sea for two to three weeks, in any kind of weather, and go North. Here, the Danish experience with the Greenland patrol vessels might be worth examining.

The final question is this: Is the Maritime patrol aircraft fleet being adequately managed? No, it is not. It is a resource that is being squandered.

That, honourable senators, is enough. Perhaps I am not as pessimistic as you might have expected. My limited optimism is largely a function of my experience as a Cold War contingency planner. As I said at the beginning, we have been down this path before and we did it well. In rebuilding an effective coastal security system, the first thing we should be doing is defining what has to be done in terms of the tasks and the coordination. We should then determine the degree of political risk. Once these are

L'essentiel de mes préoccupations en ce qui concerne les ressources revient à une simple question: quel est le degré de risque acceptable au niveau politique? C'est évident qu'il n'est pas réaliste de penser pouvoir obtenir une capacité totale; cela serait trop coûteux et prendrait beaucoup de temps à mettre en place. Par conséquent, l'approche de bon sens serait d'utiliser au mieux nos moyens actuels et de prendre les dispositions nécessaires pour l'amélioration systématique dans certains domaines.

Voici quelques pistes de réflexion. Est-ce raisonnable de dépendre de la Réserve navale pour fournir la plus grande part des moyens militaires devant assurer la sécurité des côtes et des ports militaires? Je ne le pense pas puisque, comme je l'ai déjà dit, la Réserve a des ressources limitées et n'a pas la capacité d'intervenir rapidement. Si une intervention rapide ou des capacités de patrouille permanentes sont nécessaires, elles devront être fournies par la Force régulière ou le Service de réserve utilisés dans le cadre d'interventions à long terme.

Pouvons-nous compter sur les bateaux de la Garde côtière pour augmenter nos capacités militaires et nous donner les moyens de surveiller, de patrouiller et d'intervenir efficacement? Là encore, je ne le crois pas. Pour dire les choses crûment, les gardes-côtes sont des marins marchands et ont un ensemble d'habiletés complètement différent de ceux que requiert la sécurité nationale. Toutefois, ils pourraient fournir les moyens de transport. En d'autres termes, ils peuvent «conduire l'autobus» pour certaines tâches, mais, en tant qu'organisme syndiqué, la Garde côtière n'a pas la flexibilité opérationnelle de la Marine.

On doit ensuite poser la question suivante: est-ce que la Marine devrait s'occuper du mandat policier de la Garde côtière, dans la mesure où il existe? La réponse est non parce que la Marine n'a présentement pas les ressources pour s'en occuper. Cependant, je peux entrevoir un jour où on sera en mesure de l'envisager, mais un tel changement devrait être accompagné d'une augmentation des effectifs de la Marine et presque certainement d'un programme de construction de navires pour produire plusieurs bâtiments de patrouille capables d'effectuer des opérations en mer de deux ou trois semaines, quel que soit le temps qu'il fasse, et d'aller dans le Nord. Ici, il serait peut-être utile d'examiner l'expérience du Danemark et de ses bâtiments de patrouille au Groenland.

La question finale est la suivante: est-ce que la flotte des ZPM est bien dirigée? Non. Cette ressource, on la gaspille.

Cela, honorables sénateurs, suffit. Je ne suis peut-être pas aussi pessimiste que ce à quoi vous vous attendiez peut-être. Mon optimisme limité est largement dû à ma longue expérience de planificateur d'urgence pour contingences durant la guerre froide. Comme je vous l'ai dit au début, nous avons déjà arpenté ce parcours de planification et nous l'avons fait avec succès. Le moment venu de rebâtir un système efficace de sécurité côtière, la première tâche à accomplir devrait être de déterminer ce qui doit

known, it is merely a matter of matching existing capabilities with the work to be done and building on that with a clear vision to the future.

Senator Forrestall: You said a number of interesting things. I confess to some awareness of your views in a general way. My question is perhaps somewhat prejudiced by that.

You say “no” to the reserves. You are not suggesting that the reserves can be replaced, or are you?

Mr. Haydon: No, I am not. There is a function for the reserves, but we should not be relying on the reserves to do rapid response tasks. They are civilian sailors who have other jobs and who are not always available to turn out at the drop of a hat to do something. Collectively, as a nation, we have been lucky in the past because, with the higher levels of unemployment, there have been more kids willing to come into the reserve and take a two- or three-year contract. That is probably declining now.

Senator Forrestall: Is the vessel they serve in an adequate vessel for this type of work?

Mr. Haydon: No, it is too small, and its limitations on sea-keeping capabilities limit the seas it can function in. Forty years ago, when I was a young sailor, we used the old World War II frigates, which were nearly twice the size of this vessel, and even then it was a rough ride on the Grand Banks. You need a vessel that has been engineered to meet those water conditions under all forms of storm.

Senator Forrestall: Should that vessel have some ice reinforcement capability?

Mr. Haydon: If we are to take the northern waters seriously, they must. If on the other hand we are to sweep the northern waters aside and not worry about them in the belief that only adventure tourists will use them, then we do not need it. If changing climatic conditions and the potential that those waters might become more used in the longer term are of concern, there is a need to patrol them more frequently.

Senator Forrestall: As climatic changes affect the ice limits in our North, that passageway becomes more attractive for longer periods of the year and it becomes more truly a third coast that we must look at with almost as much concern, because the opening of that passageway will attract the type of development that masks the type of difficulty we are trying to defend against.

Mr. Haydon: I think the scientific community is not yet unanimous on when that might happen. There are some who will say it is happening immediately; others are saying this is just a small pendulum within a bigger one, and things will change again.

être fait, du point de vue des tâches et de la coordination. Nous devrions ensuite évaluer les niveaux de risque politique. Une fois que ces derniers seront connus, on n'aura qu'à agencer les moyens actuels avec le travail à faire en bâtissant à partir de ce qui existe en ayant une vision claire de l'avenir.

Le sénateur Forrestall: Vous avez dit un certain nombre de choses intéressantes. J'avoue avoir une connaissance générale de certaines de vos vues. Ma question est peut-être un peu biaisée en ce sens.

Vous dites «non» aux réserves. Vous ne laissez pas entendre que les réserves peuvent être remplacées, n'est-ce pas?

M. Haydon: Non. Les réserves ont un rôle à jouer, mais nous ne devrions pas compter sur elles pour effectuer des interventions rapides. Il s'agit de marins civils qui ont d'autres emplois et qui ne sont pas toujours disponibles sur-le-champ pour effectuer telle ou telle tâche. Collectivement, à titre de nation, nous avons eu de la chance par le passé parce que, étant donné les taux élevés de chômage, un plus grand nombre de jeunes se sont montrés disposés à accepter un contrat d'une durée de deux ou trois ans dans la réserve. Au moment où nous nous parlons, les chiffres sont probablement en régression.

Le sénateur Forrestall: Le vaisseau à bord duquel ils effectuent leur service est-il adapté à ce genre de travail?

M. Haydon: Non, il est trop petit, et ses capacités, au titre de la tenue de mer, limitent les plans d'eau où il peut intervenir. Il y a 40 ans, à l'époque où j'étais jeune marin, nous utilisions les anciennes frégates héritées de la Deuxième Guerre mondiale, qui étaient presque deux fois plus grosses que ce genre de vaisseau, et nous nous faisions malgré tout secouer sur les Grands Bancs. Il faut un vaisseau conçu pour résister à de telles mers, malgré les intempéries.

Le sénateur Forrestall: Un tel vaisseau devrait-il être renforcé contre l'action des glaces?

M. Haydon: Oui, si nous allons nous intéresser sérieusement aux zones nordiques. Si, en revanche, nous allons les mettre de côté et ne pas nous en inquiéter, dans l'hypothèse que seuls les touristes en quête d'aventure s'y risqueront, nous pouvons nous en passer. Si les conditions climatiques changent et que ces eaux risquent d'être plus utilisées à long terme, on devra les patrouiller plus fréquemment.

Le sénateur Forrestall: Comme le changement climatique influe sur la limite des glaces au Nord, le passage devient plus attrayant pour de plus longues périodes de l'année, et nous avons véritablement affaire à une troisième côte que nous devons traiter presque au même titre, parce que l'ouverture du passage attirera le type d'activité qui voile les difficultés contre lesquelles nous tentons de nous défendre.

M. Haydon: Je crois que la communauté scientifique n'est pas encore unanime sur le moment où cela risque de se produire. Certains prétendent que le changement est imminent; d'autres soutiennent qu'il s'agit simplement d'un petit mouvement de

The research is incomplete, but, clearly, we cannot ignore the North, no matter what happens.

Senator Forrestall: I tend to agree. At some point, you have to cut off developing technology, because of the A, B, C and D planning required for the structure that will house it and be its host.

Would you see it being a ship as big as 2,000 tons?

Mr. Haydon: That is a question for the naval architects. It is for them to determine how much endurance the ship needs, how much equipment it has to carry and whether or not it carries a helicopter. I think 2,000 tons may be a lot on the small side. I think you are looking at a bigger vessel altogether.

Fuel is a major factor in ship design, and if you want a ship to spend several weeks in those parts of the world, it will have to have large fuel tanks.

Senator Forrestall: Are there any other countries in the world, to your knowledge, that use the navy to ensure national security in a total, absolute way within their national waters? Does anyone else do that?

Mr. Haydon: The Norwegians do it. The Malaysians certainly do. The Singapore navy is for its own national security.

Senator Forrestall: That is a harbour.

Mr. Haydon: They have some interesting security problems. They have submarines.

There are those states that maintain navies both to support their foreign policy and to do national security, and those states that keep navies largely for national security. I think we are unique in the geography and climate that we face.

Senator Forrestall: Finally, what kind of relationship should Canada adopt and work from in order to enjoy an amiable relationship with the United States on the question of homeland security from a coastal maritime point of view?

Mr. Haydon: From what I understand, at the co-face levels, the relationship with the Americans is remarkably good, the cooperation with the Coast Guard, the U.S. navy and so forth. Several initiatives are now ongoing that will see more Canadians involved as a liaison at that level of homeland security. The lack that I see at the moment is at the political level. We have always had a complex relationship with the Americans, whereby we can agree to disagree at one level yet cooperate brilliantly at the next.

What has to happen is that much of the concept development and the planning process has to be brought back into the Permanent Joint Board on Defence and worked the way we did in the 1940s when we developed a continental security plan.

balancier à l'intérieur d'un mouvement plus grand et que les choses changeront de nouveau. Les recherches sont incomplètes, mais nous ne pouvons pas faire abstraction du Nord, peu importe ce qui arrive, c'est l'évidence même.

Le sénateur Forrestall: Je suis plutôt d'accord avec vous. Tôt ou tard, on devra cesser de mettre au point des technologies en raison de la planification A, B, C et D requise pour la structure appelée à accueillir et à abriter ces technologies.

Envisagez-vous la création d'un navire de 2 000 tonnes?

M. Haydon: Il faut poser la question aux architectes navals. C'est à eux qu'il incombe de déterminer l'endurance requise par un bâtiment, l'équipement qu'il est appelé à transporter et s'il doit ou non avoir un hélicoptère à son bord. À mon avis, un bâtiment de 2 000 tonnes risque d'être trop petit. Je pense qu'il est ici question des navires beaucoup plus gros.

Dans la conception des navires, le carburant est un facteur d'importance. Si vous souhaitez qu'un navire passe quelques semaines dans ces régions du monde, il faudra le munir de larges réservoirs.

Le sénateur Forrestall: À votre connaissance, y a-t-il des pays du monde qui utilisent la Marine pour assurer la sécurité nationale de façon totale et absolue dans leurs eaux nationales? D'autres pays le font-ils?

M. Haydon: Les Norvégiens le font. Les Malaisiens le font à coup sûr. La Marine de Singapour a pour but d'assurer la sécurité nationale du pays.

Le sénateur Forrestall: Il s'agit d'un port.

M. Haydon: Le pays est confronté à des problèmes de sécurité intéressants. Il est équipé de sous-marins.

Certains pays ont une marine chargée de soutenir leur politique étrangère et d'assurer la sécurité nationale; d'autres le font principalement dans l'intérêt de la sécurité nationale. Je pense que la géographie et le climat auxquels nous sommes confrontés font de nous un cas unique.

Le sénateur Forrestall: En dernier lieu, quel genre de conduite le Canada devrait-il adopter pour entretenir avec les États-Unis des relations amicales dans le dossier de la sécurité du territoire, du point de vue de la défense côtière?

M. Haydon: D'après ce que je crois comprendre, au niveau bilatéral, les relations avec les Américains sont remarquablement bonnes, par exemple la coopération avec la Garde côtière, la Marine des États-Unis et ainsi de suite. En vertu de quelques initiatives en cours, un plus grand nombre de Canadiens agiront à titre d'agents de liaison dans le domaine de la sécurité du territoire. La carence que j'observe actuellement, c'est au niveau politique. Nous avons toujours eu des relations complexes avec les Américains, en vertu desquelles nous parvenons à coopérer brillamment à un niveau tout en divergeant d'opinion à un autre.

Ce qu'il faut, c'est ramener une bonne part de l'élaboration de concept et du processus de planification au niveau de la Commission permanente mixte de défense, comme c'était le cas dans les années 40, époque à laquelle nous mettions au point un

It worked effectively, met the political requirements and provided the umbrella under which the military and other planning could go on smoothly.

Senator Forrestall: Should the navy have some police authority on board all of its vessels?

Mr. Haydon: If the navy is going to be used increasingly for this kind of work, there will have to be a system of deputizing certain naval officers under the other acts that give authority to arrest and to search.

Senator Forrestall: Would you deputize a person or an office? Would you pick a person or a job?

Mr. Haydon: That is a very good question. Because missions change while ships are underway, you have to deputize the ship as an instrument of the government, an extension of an existing act that it may not be before. A warship is already an extension of the sovereign state. It is just that it does not have certain authorities. Therefore, you would have to treat it like rules of engagement, in a way, and say you are now authorized to undertake certain other acts.

Senator Forrestall: It should be done, I agree. I was probing as much as anything else that point, whether should it be done and how it should be done. Someone has to think about it, and I have not run across any literature, frankly, on how that would happen.

Mr. Haydon: It would be interesting to see what kind of authorities the individual officers and ships of the U.S. Coast Guard have, because they have those necessary authorities.

Senator Banks: When you were talking about the size of ships that are required, I was reflecting on the number of my friends and neighbours who sailed around the North Atlantic, the North Sea and elsewhere in Corvettes, which were called "sardine cans," I think, and which were much smaller than the frigates you talked about. However, we would rather not put anyone back into that position again.

Do you think that whatever ship we come up with, assuming one comes up with such a thing that would serve the needs you talk about, must perforce have a helicopter capability in order to be fully functional?

Mr. Haydon: It would be preferable. The helicopters are capability multiplied, to use the buzzwords out of the Department of National Defence. You can do so much more with a helicopter because it acts as extra ears and eyes. As long as the weather conditions are suitable, you get an enormous extra kick from a helicopter. It would be a pity not to plan a helicopter into any new such ship.

Senator Banks: It makes a bigger ship by definition.

Mr. Haydon: Yes.

plan de sécurité continental. Efficace, un tel système répondait aux exigences politiques et fournissait le cadre grâce auquel la planification militaire et autre s'effectuait harmonieusement.

Le sénateur Forrestall: La Marine devrait-elle exercer des pouvoirs policiers à bord de tous ses navires?

M. Haydon: Si on entend utiliser davantage la Marine pour ce genre de travail, il faudra mettre au point, en vertu des autres lois, un système de délégation de pouvoir d'arrestation et de fouille à certains officiers navals.

Le sénateur Forrestall: Confieriez-vous des pouvoirs délégués à une personne ou à un bureau? Choisiriez-vous une personne ou un poste?

M. Haydon: C'est une très bonne question. Parce que les missions changent une fois les bateaux en mer, on doit confier des pouvoirs au bateau à titre d'instrument du gouvernement, habilité à poser certains gestes qui lui étaient auparavant interdits. Un navire de guerre est déjà un prolongement de l'État souverain. Seulement, l'exercice de certains pouvoirs lui était refusé. Nous devons donc faire comme si les règles d'engagement s'appliquaient, en un sens, et dire que les marins sont désormais autorisés à poser certains autres gestes.

Le sénateur Forrestall: On devrait le faire, je suis d'accord. Je cherchais simplement à vous sonder, à établir s'il convient de le faire et comment on devrait s'y prendre. Il faut y réfléchir, et, franchement, je n'ai encore trouvé aucun document sur les formes que cela pourrait prendre.

M. Haydon: Il serait intéressant de déterminer le genre de pouvoirs que les officiers et les navires de la Garde côtière des États-Unis exercent puisqu'ils possèdent les pouvoirs nécessaires.

Le sénateur Banks: En vous entendant parler de la taille des navires requis, j'ai réfléchi au grand nombre d'amis et de collègues qui ont parcouru l'Atlantique-Nord, la mer du Nord et d'autres plans d'eau à bord de ces corvettes, appelées «boîtes de sardine», je crois, des bâtiments beaucoup plus petits que les frégates dont vous avez parlé. Cependant, nous devrions éviter de mettre qui que ce soit dans une situation pareille.

Pensez-vous que le navire que nous mettrons au point, à supposer qu'on puisse se doter d'un bateau répondant aux besoins que vous avez évoqués, doit obligatoirement être muni d'un hélicoptère pour être entièrement fonctionnel?

M. Haydon: Ce serait préférable. Les hélicoptères ont, pour reprendre une expression à la mode au ministère de la Défense nationale, une capacité démultipliée. On peut faire beaucoup plus avec un hélicoptère, qui sert d'oreilles et d'yeux supplémentaires. Pour peu que les conditions météorologiques soient propices, un hélicoptère procure un énorme avantage supplémentaire. Il serait malheureux de ne pas prévoir un hélicoptère pour un navire de ce genre.

Le sénateur Banks: Par définition, on se retrouve avec un bateau plus gros.

M. Haydon: Oui.

Senator Banks: A couple of times you used the phrase, "We have been down this path before." Just to elicit a response from you, there is a criticism made that military people are always planning the next war based upon having fought the last one, and, as you also said, this is not like the last one. The threats that exist now are not the same that existed during the Cold War. You said we did very well during the Cold War and during World War II.

Are we in danger of not having a clean enough piece of paper when we look at what we ought to do here about thinking of a navy or a police force in the sense that it used to exist rather than the way, without any preconceptions, it ought to exist?

Mr. Haydon: The basic task of the Cold War was to control the waters around continental North America and back and forth between Europe. The threat in those days was largely from Soviet submarines, but the concept of being able to exercise control over our waters applied because we also had the Soviet fishing fleet and the intelligence-gathering vessels. We needed to know where they were and, if necessary, to keep them out of certain areas. The concept of keeping those waters under surveillance and of responding to an intrusion by some other undesirable person or undesirable ship is not vastly different then than it is today. The technologies have changed enormously, but the basics of function, of knowing who is using your waters and for what purpose is a continuum.

Senator Banks: We are looking for a different kind of attacker now, are we not, or at least an additional kind? In those days, we would have been looking for conventional naval forces mounting an attack or doing surveillance that we did not want them to do. Now we are looking for someone hidden inside a container in the third row behind the stack of a freighter.

Mr. Haydon: That is just part of it. You are also looking for a vessel whose purpose is not immediately clear. You are looking for a vessel that may have been hijacked by its crew or taken over by someone else, a vessel that is not necessarily keeping to its promulgated route plan. You are looking for the unknown. In that respect, from an intelligence analysis position, you are looking for the same thing. You are looking for something that is not quite right and only by looking at everything can you decide what is not quite right.

Senator Banks: You talked about the wisdom — and it is a view that we share — of having surveillance and enforcement and interdiction capability that can, when necessary, work in smooth cooperation with the Americans, and the Mexicans, I suppose. Yet it is clear that, in the case of the United States, their navy has the job of looking after things that are far away from the shores. Closer in to shore, the littoral activities are more police-oriented and are handled by the Coast Guard who can deliver all sorts of

Le sénateur Banks: À deux ou trois reprises, vous avez dit: «Nous avons déjà emprunté cette voie.» Je veux simplement vous amener à réagir: on reproche aux militaires de toujours planifier la guerre suivante après avoir livré la dernière. Or, comme vous l'avez dit, la prochaine guerre ne sera pas comme la dernière. Les menaces qui pèsent aujourd'hui sur nous ne sont pas les mêmes qu'à l'époque de la guerre froide. Vous dites que nous nous sommes très bien tirés d'affaire pendant la guerre froide et la Deuxième Guerre mondiale.

Risquons-nous de ne pas avoir en main un document suffisamment clair lorsque nous réfléchissons à ce qu'il faut faire ici du point de vue d'une marine ou d'une force de police comme celle qui existait auparavant plutôt que, soit dit sans préjugé, celle qui devrait exister?

M. Haydon: À l'époque de la guerre froide, la tâche essentielle consistait à patrouiller les eaux continentales de l'Amérique du Nord et celles qui nous séparent du continent européen. À cette époque, ce sont les sous-marins soviétiques qui représentaient la principale menace, mais l'idée de pouvoir exercer un contrôle sur nos eaux s'appliquait aussi du fait que nous avions la flottille de pêche soviétique et les vaisseaux espions. Nous devions savoir où ils étaient et, au besoin, les empêcher de fréquenter certains secteurs. L'idée de garder ces eaux sous surveillance et de répondre à une intrusion de la part d'une personne ou d'un navire indésirable n'était pas si différente à l'époque de ce qu'elle est aujourd'hui. Les technologies ont énormément évolué, mais la fonction de base, savoir qui utilise nos eaux et à quelles fins, s'inscrit dans un continuum.

Le sénateur Banks: Nous sommes à la recherche d'un type d'agresseur différent, n'est-ce pas, du moins additionnel? En ce temps-là, nous étions à l'affût de forces navales conventionnelles organisant une attaque ou effectuant des activités de surveillance que nous jugions répréhensibles. Aujourd'hui, nous sommes à la recherche d'un type caché dans un conteneur de la troisième rangée d'un cargo.

M. Haydon: Ce n'est qu'une partie de l'équation. On doit aussi être à l'affût d'un vaisseau dont la fonction ne saute pas aux yeux. Il peut s'agir d'un navire détourné par son équipage ou quelqu'un d'autre, d'un navire qui ne s'en tient pas nécessairement à l'itinéraire prévu. On doit prémunir contre l'inconnu. À cet égard, du point de vue de l'analyse des renseignements, on est confronté aux mêmes éléments. Il faut être à l'affût de la moindre anomalie, et ce n'est qu'en prenant tout en compte qu'on parvient à les déceler.

Le sénateur Banks: Vous avez fait allusion à la sagesse — et nous partageons ce point de vue — qu'il y a à établir une capacité de surveillance, d'application de la loi et d'interception qui puisse au besoin se marier harmonieusement à celle des Américains et, je suppose, des Mexicains. Dans le cas des États-Unis, il est pourtant clair que la Marine doit s'occuper de choses éloignées des côtes. Plus près de la côte, les activités littorales ont un caractère plus policier, et c'est la Garde côtière, capable de fournir

people; it is a military organization. How much sense does it make for us to do otherwise, if we want to be able to integrate?

Mr. Haydon: I think we need to know what the American philosophy and procedures are. By the same token, we have to be able to go through an information-sharing process on shipping as a whole with whatever agency the United States is using at the time. In the closer-inshore waters, that is the U.S. Coast Guard. I understand from recent discussions with people in Halifax that there is a growing working relationship between the U.S. Coast Guard and the naval forces in Halifax because it is necessary to be able to work together, even if it only goes to the point of being able to communicate between two ships and to know where one ship's responsibility ends and where another's begins.

For instance, if a vessel suspected of smuggling drugs comes up the coast, you may want to transfer the surveillance of that vessel from an American authority to a Canadian authority when it comes in. There needs to be a mechanism for doing that. Cooperation is fundamental to effective management.

Senator Banks: Who exactly do you think should do that? You have said on the one hand that it is not a good idea to militarize the Canadian Coast Guard because, as it presently stands, the staff are unionized and are, effectively, merchant seamen. On the other hand, you say that the navy ought not to assume the constabulary role. With respect to the constabulary role within, say, 15 nautical miles of the coastline, who ought to do that? If the Coast Guard cannot do it and the navy ought not to do it, then who should?

Mr. Haydon: I made mention, perhaps too quickly, of some regional maritime security organizations that are interdepartmental. I have forgotten the acronyms being used on the coast now; they are probably tucked away in my notes somewhere. There are interdepartmental committees at the operational level on the coast. Information may come in via a Coast Guard net from the U.S. Coast Guard to Transport Canada. The key things are centralized command and control, and centralized intelligence analysis. Those things are fundamental.

Senator Banks: Does it make sense to you that defence and security of our coastline ought to be within the purview of the Department of Transport?

Mr. Haydon: No, not whatsoever, senator.

Senator Cordy: Thank you for appearing before us today. You have given us a lot of information.

Following up on Senator Banks' questions regarding the Coast Guard, you have spoken about the lack of flexibility of the Coast Guard, in part because of being unionized and also because of response times and those types of things. Should the Coast Guard role change? Are you saying it should not change at all, or are there ways in which you say the Coast Guard could change?

toutes sortes de personnes, qui s'en occupe. Il s'agit d'une organisation militaire. Si nous voulons être en mesure de nous intégrer, jusqu'à quel point sommes-nous fondés à faire autrement?

M. Haydon: Je pense que nous devons connaître la philosophie et les procédures des Américains. De la même façon, nous devons pouvoir passer par un mécanisme de partage de l'information sur la navigation dans son ensemble avec l'organisme auquel les États-Unis font appel à tel ou tel moment. Dans les eaux plus rapprochées, c'est la Garde côtière des États-Unis. À la lumière de discussions récentes que j'ai eues avec des gens à Halifax, je crois comprendre que les relations de travail entre la Garde côtière des États-Unis et les forces navales de Halifax se resserrent parce que les intéressés doivent pouvoir travailler ensemble, ne serait-ce qu'au chapitre de la communication entre deux navires et le fait de savoir où prend fin la responsabilité d'un bateau et où débute celle d'un autre.

Si, à titre d'exemple, un vaisseau soupçonne que de la drogue remonte la côte, l'autorité américaine pourra peut-être confier à une autorité canadienne la surveillance du bateau concerné à son arrivée. On doit établir un mécanisme qui permet de le faire. La coopération est essentielle à une gestion efficace.

Le sénateur Banks: À votre avis, qui devrait s'en occuper? D'un côté, vous avez dit que la militarisation de la Garde côtière canadienne ne serait pas une bonne idée puisque, dans l'état actuel des choses, ces employés sont syndiqués et sont, dans les faits, des marins marchands. Par ailleurs, vous dites que la Marine ne doit pas assumer une fonction policière. En ce qui concerne la fonction policière à l'intérieur, disons, de 15 milles nautiques du littoral, qui devrait s'en charger? Si la Garde côtière n'est pas en mesure de le faire et que la Marine ne devrait pas le faire, qui, à votre avis, devrait s'en charger?

M. Haydon: Je suis peut-être passé un peu vite sur certaines organisations régionales de sécurité maritime à caractère interministériel. J'ai oublié les acronymes aujourd'hui utilisés sur la côte; ils sont probablement quelque part dans mes notes. Sur la côte, il y a des comités interministériels au niveau opérationnel. L'information transmise par la Garde côtière des États-Unis à Transports Canada peut transiter par la Garde côtière. Le commandement et le contrôle centralisés et l'analyse centralisée de l'information sont les deux éléments principaux. Il s'agit d'aspects fondamentaux.

Le sénateur Banks: Vous apparaît-il sensé de confier la défense et la sécurité de notre littoral au ministère des Transports?

M. Haydon: Non, absolument pas, sénateur.

Le sénateur Cordy: Merci de comparaître aujourd'hui. Vous nous avez fourni beaucoup d'informations.

Je veux revenir sur les questions du sénateur Banks concernant la garde côtière. Vous avez évoqué le manque de flexibilité de la Garde côtière, en partie parce qu'elle est syndiquée, mais aussi en raison des temps de réaction, et cetera. Le rôle de la Garde côtière devrait-il changer? Êtes-vous en train de nous dire qu'il ne devrait pas changer du tout ou qu'il y a des moyens de modifier ce rôle?

Mr. Haydon: If one goes back into history, the Coast Guard has become the amalgam of a number of fleets, including the RCMP fleet and various others. Tasks have all been rendered into a single force. The Coast Guard as we now see it is essentially concerned with safety, with inspections and with search and rescue; it provides a platform for fisheries inspections officers and other people to carry out their departmental mandates.

It is probably wrong to say that the Coast Guard has a constabulary function, if we mean constabulary as a law-enforcement function. In terms of national security, the Coast Guard does not have a mandate that I am aware of at the moment. It certainly has a constabulary function with respect to marine safety and the aids to navigation and all that.

The Coast Guard provides a very necessary service in providing safety in its broadest sense. It is probably misleading to look at the Coast Guard as a potential security agency. To take the Coast Guard as it now exists and try to turn it into a paramilitary Coast Guard, along the lines of the United States Coast Guard, would take decades to do. You would have to educate a whole new generation of officers, perhaps two generations, in a new culture.

If you were looking for a better way of building a mousetrap, it would make much more sense to tell the navy that they need to take on part of that function. I do not think you can do that without providing the navy with more manpower and probably more money.

Senator Cordy: That is for defence?

Mr. Haydon: I mean for defence, yes.

Senator Cordy: One certainly sees on the east coast of Nova Scotia the current role of the Coast Guard in terms of marine safety. Is it a good fit then being in the Department of Fisheries and Oceans, rather than being in DND?

Mr. Haydon: I would stick my neck out; I think no. I think the Coast Guard should have stayed with Transport Canada. It makes much more sense that way because Transport Canada has responsibility for safety in a number of other areas. It is an awkward fit, but that is a very personal observation. I have not done the research to know; that is just a gut feeling that that is probably the way it should be.

Senator Cordy: It has not been with Fisheries and Oceans for all that long; has it?

Mr. Haydon: No, it has not.

Senator Cordy: You talked about exercising control over Canadian waters using three criteria summed up in "surveillance, presence and response." How are we doing in those criteria currently?

M. Haydon: Si on remonte un peu dans l'histoire, la Garde côtière a été l'amalgame d'un certain nombre de flottilles, y compris celles de la GRC et diverses autres. Les fonctions ont toutes été intégrées au sein d'une seule et même force. La Garde côtière telle que nous la connaissons aujourd'hui se préoccupe essentiellement de la sécurité, procède à des inspections et mène des opérations de recherche et de sauvetage; elle assure une plateforme aux agents d'inspection des pêches et à d'autres personnes, pour leur permettre de s'acquitter des mandats de leurs ministères respectifs.

Il est probablement faux de dire que la Garde côtière a une fonction policière si nous entendons par là une fonction d'application de la loi. Du point de vue de la sécurité nationale, la Garde côtière n'a pas un tel mandat, du moins à ma connaissance. Il est certain qu'elle a une fonction policière en ce qui concerne la sécurité maritime, les aides à la navigation, et cetera.

La Garde côtière assure un service des plus nécessaires en veillant à la sécurité au sens le plus large. Il est probablement trompeur de considérer la Garde côtière comme une organisation de sécurité potentielle. Il faudrait des décennies pour transformer la Garde côtière telle qu'elle existe aujourd'hui en une organisation paramilitaire, un peu comme l'est la Garde côtière des États-Unis. Il faudrait initier toute une nouvelle génération d'officiers, peut-être deux, à une nouvelle culture.

Si vous cherchez une meilleure façon de faire, il serait plus sensé de dire à la Marine qu'elle doit assumer une partie de cette fonction. Je ne pense pas qu'on puisse le faire sans doter la Marine d'un effectif plus grand et probablement de plus d'argent.

Le sénateur Cordy: Vous voulez parler de la défense?

M. Haydon: Oui.

Le sénateur Cordy: Sur la côte est de la Nouvelle-Écosse, on constate à coup sûr le rôle que joue actuellement la Garde côtière dans le domaine de la sécurité maritime. Il est donc heureux que la Garde côtière fasse partie du ministère des Pêches et des Océans plutôt que du MDN?

M. Haydon: Je vais m'exposer et dire que, à mon avis, ce n'est pas une bonne idée. Je pense que la Garde côtière aurait dû rester à Transports Canada. C'est beaucoup plus sensé dans la mesure où Transports Canada a des responsabilités liées à la sécurité dans un certain nombre d'autres domaines. Le mariage ne paraît pas très heureux, mais il s'agit d'une observation purement personnelle. Je n'ai pas effectué de recherche à ce sujet; j'ai l'impression que c'est probablement ainsi que les choses devraient être.

Le sénateur Cordy: La Garde côtière ne relève pas depuis bien longtemps de Pêches et Océans Canada, n'est-ce pas?

M. Haydon: Non.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé du contrôle des eaux canadiennes sur la foi de trois critères résumés par les mots «surveillance, présence et intervention». Comment satisfaisons-nous aujourd'hui à ces critères?

Mr. Haydon: That is a very good question. Surveillance is fascinating. It is partly done by electronic means; people go out and take radar pictures of what is going on in the ocean. It is also done with a great deal of voluntary reporting of ship movement. It is also happens that someone says, "Oh, I saw so-and-so over there."

You have all these information sources coming in at the moment into a central analysis agency that the navy runs on each coast. However, it is only partial information. A contact from an airplane is just a small blip. Until it has been actually sighted to be the SS Whatever-It-Is, you do not know that it is the SS Whatever-It-Is.

I mentioned in the longer paper that downstream there must be a centralized control of intelligence. Hence, when someone says, "We need to know what the name of that ship is, because it is reporting erratically, or its position is erratic," this is where you do the tasking to go out and send a pair of eyeballs over the contact and get a precise definition.

One of the ironies is that although you can track a container box across the ocean and know exactly where it is you cannot do that with a ship yet. There are no automatic transponders between the ship and the satellite system. This is something that perhaps can be done quite easily, but again it requires compliance. As long as you are working on voluntary systems, you always have to be aware that there is someone who will not comply with the requirement.

Senator Cordy: Are we responding quickly to violations of the law? If a ship is not following the laws of the land, are we responding quickly enough, or are we responding in all cases?

Mr. Haydon: Again, that is a very good question. I get the feeling that we do not know what we have not caught. How do you know what you have not caught until you increase your level of surveillance and get a higher threshold of information?

Senator Cordy: When you were talking about surveillance, you talked about intelligence gathering. In those committee meetings where we have had government officials before us, they all talked about the need to share intelligence. Nevertheless, we see situations where, perhaps if intelligence gathering had been shared, certain scenarios may not have played out as they did. How do we ensure that departments and various agencies do indeed share intelligence?

Mr. Haydon: This is where you have to come back to the two top instruments. One is the national policy that directs that that happen, and the other is the oversight committee that says, "This will happen," and oversees it happening. It has to be that firm, not some kind of a special parliamentary committee or whatever that simply says that the departments are not sharing information. They then need the power to say, "You will share information." There are some concerns with sensitive third-party information, where we may want to protect the source, but I do not see why that cannot be accommodated. It serves nobody's

M. Haydon: C'est une très bonne question. La surveillance est fascinante. On l'effectue en partie par voie électronique; des gens vont prendre des images radar de ce qui se passe sur l'océan. On mise aussi beaucoup sur les comptes rendus volontaires du déplacement des navires. Il arrive aussi que quelqu'un dise: «Ah oui, j'ai vu untel là-bas.»

Tous ces renseignements sont aujourd'hui acheminés vers une organisation d'analyse centrale de la Marine. Il y en a une sur chacune des côtes. Cependant, il ne s'agit que de renseignements partiels. Un contact établi à partir d'un avion n'est jamais qu'un petit écho. On ne peut pas être certain que le SSUntel est bien le SSUntel avant de l'avoir vu.

Dans le mémoire plus complet, j'indique qu'on doit centraliser le contrôle des renseignements. Quand quelqu'un dit: «Nous devons savoir quel est le nom de ce bateau parce qu'il fournit des renseignements erratiques ou sa position est erratique», on se met en marche et on envoie une paire d'yeux au-dessus de l'objet en question pour obtenir une lecture précise.

Une des ironies de la situation, c'est qu'on peut suivre un conteneur sur l'océan et savoir exactement où il se trouve, mais qu'on ne peut pas encore le faire pour un bateau. Il n'y a pas de transpondeurs automatiques entre le bateau et le système satellite. On pourrait peut-être le faire assez facilement, mais, une fois de plus, on doit pouvoir compter sur la conformité. Tant et aussi longtemps qu'on exploite des régimes à participation volontaire, on doit savoir qu'il y a toujours quelqu'un qui refusera de se conformer à l'exigence.

Le sénateur Cordy: Réagissons-nous rapidement aux contraventions de la loi? Si un bateau n'observe pas les lois du pays, réagissons-nous assez rapidement? Réagissons-nous même dans tous les cas?

M. Haydon: Une fois de plus, c'est une très bonne question. Mon sentiment, c'est qu'on ne peut pas connaître ce qu'on n'a pas détecté. Comment savoir ce qu'on n'a pas détecté avant de hausser le niveau de surveillance et d'établir un seuil plus élevé pour l'information?

Le sénateur Cordy: À propos de la surveillance, vous avez parlé de la collecte de renseignements. À l'occasion des réunions du comité où nous avons entendu des représentants du gouvernement, ces derniers ont fait état de la nécessité de partager les renseignements. Néanmoins, nous constatons des cas où, si la collecte de renseignements avait été mise en commun, certains scénarios n'auraient peut-être pas connu le même dénouement. Comment veiller à ce que le ministère et divers organismes partagent effectivement les renseignements?

M. Haydon: Pour ce faire, on doit en revenir aux deux principaux instruments. L'un d'eux est la politique nationale qui oriente le déroulement des choses, et l'autre, le Comité de surveillance, qui déclare: «Voilà ce qui va se produire» et supervise le déroulement de ce qu'il a annoncé. Il faut du solide, et non une simple déclaration de la part d'un comité parlementaire spécial ou d'autre chose disant que les ministères ne partagent pas l'information. Il faut avoir le pouvoir de dire: «Vous allez partager l'information.» Les renseignements délicats concernant des tierces parties suscitent certaines

interests for everyone to play their cards close to their chest and only give out the minimum amount of information they think necessary. To do this job properly, it has to be, insofar as is practical, complete information sharing and pooling.

Senator Cordy: I agree with that. When you talked about the national maritime policy and the development of one, you said that that should be done through the Department of National Defence, that they should be the drivers of the bus.

Mr. Haydon: They should be the custodians of the policy, yes, because they have the education and the machinery to do that.

Senator Cordy: What role would the Department of Transport play? It seems from what we are hearing that Transport is currently taking the lead on issues related to maritime security.

Mr. Haydon: It is one of those difficult ones where it could probably happen, but there is some very complex interdepartmental coordination. I am not sufficiently well versed in the education of Transport Canada senior people to know if they have any depth of experience in contingency planning and these complex scenario developments that you need to build this kind of concept.

Senator Day: Mr. Haydon, thank you for being here. I have two or three questions to help me understand the points you were making. Are you familiar with a report of this committee, entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility"? Our chairman referred to it at the beginning. Have you had a chance to review the report, Mr. Haydon?

Mr. Haydon: Yes, I reviewed it when it first came out. I picked up some pieces in an editorial I wrote somewhere, although I cannot remember where. I essentially agreed with your maritime findings on this one. I did not go beyond that, however.

Senator Day: I wanted to refer you to the various maritime findings. If there are any points where you feel that we were off the mark, we would certainly appreciate you writing to us about them after you have had a chance to refresh your memory. That would be helpful to us, because we are going on from there. We will be looking at what we had recommended.

The Minister of Transport was in Halifax a while ago and made a number of announcements in relation to marine and maritime security, many of which reflected recommendations we had made previously. We were pleased to have contributed in that manner, but if there are others that have not been implemented, for whatever reason, and you feel you can recognize why they should not be, we would be pleased to know about that.

préoccupations. Dans de tels cas, on a peut-être intérêt à protéger la source, mais je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas le faire. Personne n'a intérêt à cacher son jeu et à ne divulguer que le minimum d'informations jugées nécessaires. Pour que le travail se fasse comme il faut, on doit, dans la mesure du possible, s'appuyer sur une mise en commun et un partage complet de l'information.

Le sénateur Cordy: Je suis d'accord avec vous. À propos de la politique maritime nationale et de l'élaboration d'une telle politique, vous avez dit que c'est le ministère de la Défense nationale qui devrait s'en charger, qui devrait conduire l'autobus.

M. Haydon: Ce sont ces représentants qui devraient agir comme chiens de garde de la politique, oui, parce qu'ils ont la formation et l'outillage pour le faire.

Le sénateur Cordy: Quel rôle le ministère des Transports devrait-il jouer? Il semble bien, à la lumière de ce que nous entendons, que le ministère des Transports soit en voie d'assumer la responsabilité des questions relatives à la sécurité maritime.

M. Haydon: On a ici affaire à l'un de ces cas difficiles où la possibilité existe, mais cela suppose une forme de coordination interministérielle très complexe. Je ne connais pas assez bien les cadres supérieurs de Transports Canada pour savoir s'ils possèdent une expérience suffisamment approfondie de la planification d'urgence et de l'élaboration de scénarios complexes nécessaires à la mise au point d'un tel concept.

Le sénateur Day: Monsieur Haydon, merci d'être ici. J'ai deux ou trois questions à vous poser pour m'aider à comprendre ce que vous dites. Connaissez-vous le rapport du comité intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne»? Notre président y a fait référence au début. Avez-vous eu l'occasion, monsieur Haydon, d'examiner le rapport?

M. Haydon: Oui, je l'ai étudié au moment de sa parution. J'en ai même cité des extraits dans un éditorial que j'ai publié quelque part, je ne me souviens pas où. Essentiellement, je suis d'accord, dans ce cas, avec vos conclusions dans le dossier maritime. Je ne suis toutefois pas allé plus loin.

Le sénateur Day: Je voulais vous référer aux diverses conclusions dans le dossier maritime. Si, à votre avis, certaines de nos affirmations étaient erronées, nous vous saurions gré de nous écrire à ce sujet dès que vous aurez eu l'occasion de vous rafraîchir la mémoire. Cela nous serait utile parce que nous allons nous inspirer de ce rapport. Nous allons examiner le sort fait à nos recommandations.

Il y a quelque temps, le ministre des Transports s'est rendu à Halifax, où il a fait un certain nombre d'annonces dans le domaine de la sécurité marine et maritime, dont bon nombre rendaient compte de nos recommandations antérieures. Nous sommes heureux d'avoir apporté une contribution de cette nature, même si, pour une raison ou pour une autre, d'autres de nos recommandations sont demeurées lettre morte. Si vous avez une idée des raisons qui font qu'on n'a pas intérêt à y donner suite, nous vous saurions gré de nous en faire part.

One recommendation that we made that has been implemented, or is in the process of being implemented, is notification to Canadian authorities of ships when they are leaving home base and are within 24 or 48 hours of coming into Canadian waters. Are you satisfied that that information is being shared with all of the responsible departments and Canadian authorities that need to know, or should know?

Mr. Haydon: With all due respect, senator, I do not think I am the right person to answer that question, because that is a very technical question. I believe you are going to Halifax at some point, and that is the place where you should ask that question. From my discussions with the people in Halifax, it is getting much better. My only reservation on this whole concept of voluntary reporting is that every now and again someone forgets to send in a report or someone deliberately does not send in a report, and these are the difficult things to track.

Senator Day: Our understanding from our previous trip to Halifax, and also to Esquimalt, was that the navy had an established intelligence-gathering operation at each location. I am wondering if that facility that the navy has in place is being used to help coordinate this intelligence, or are we creating yet another intelligence branch for marine shipping?

Mr. Haydon: They are using the existing naval system, and it is such that, in fact, they can now take a laptop computer down to the RCMP office and plug it in and get a direct contact between the two facilities.

Senator Day: Thank you.

We had a discussion of the role of the constabulary role in Canadian waters versus the traditional deep-sea, navy-type role. Are you aware of any countries in the world that use their navy for national water patrolling? Is that a typical role for the navy in any countries of the world that you are aware of?

Mr. Haydon: A great number do it.

Senator Day: Does it function well?

Mr. Haydon: Yes. The Australians are a good case study, because they use the navy, as we do, for both domestic and foreign policy. The Dutch, I believe, likewise do it. A number of other navies around the world take on both roles. As I said previously, a number of navies are just purely used for domestic security.

Senator Day: In those countries that do both, that have the traditional international navy and use the navy to patrol and act as constabulary within their coastal waters, do they have two types of navy personnel, or can they move freely from one to the other without difficulty?

Mr. Haydon: For the most part, that is correct that they move freely. You always get specialists in certain fields. Someone who is an expert in mine countermeasures would probably spend most of his life in that one specialty, as an underwater EOD specialist would specialize or a clearance diver would specialize. Naval

L'une de nos recommandations a été mise en œuvre ou est en voie de l'être. Je veux parler de la modification des autorités canadiennes lorsque les bateaux quittent leur port d'attache et sont à 24 ou 48 heures des eaux canadiennes. Êtes-vous convaincu que cette information est partagée avec l'ensemble des ministères responsables et des autorités canadiennes qui doivent être au courant, ou qu'elle devrait l'être?

M. Haydon: Avec tout le respect que je vous dois, sénateur, je ne crois pas être la bonne personne à qui poser cette question, qui est très technique. Je crois que vous allez vous rendre à Halifax, et c'est là que vous devriez poser la question. D'après les discussions que j'ai eues avec des gens de Halifax, la situation s'est nettement améliorée. Les seules réserves que m'inspire l'idée de déclaration volontaire viennent du fait qu'il arrive parfois que quelqu'un oublie de soumettre un rapport ou omette sciemment de le faire, autant d'irrégularités difficiles à déceler.

Le sénateur Day: À la suite de notre voyage précédent à Halifax et aussi à Esquimalt, nous croyions comprendre que la Marine avait un centre de collecte de renseignements à chacun de ces endroits. Je me demandais si on utilise ces centres de la Marine pour assurer la coordination des renseignements. Sommes-nous en voie de créer encore une direction des renseignements pour la navigation maritime?

M. Haydon: On utilise le système naval actuel. Aujourd'hui, on en est au point où il suffit d'apporter un ordinateur portable au bureau de la GRC et de le brancher pour assurer un contact direct entre les deux établissements.

Le sénateur Day: Je vous remercie.

Nous avons eu une discussion sur le rôle policier dans les eaux canadiennes par rapport au rôle traditionnel joué par la Marine en haute mer. Y a-t-il, à votre connaissance, d'autres pays qui utilisent leur Marine pour patrouiller leurs eaux nationales? Est-ce un rôle typique pour la Marine dans certains pays?

M. Haydon: Oui, ils sont nombreux.

Le sénateur Day: Les résultats sont-ils probants?

M. Haydon: Oui. Les Australiens constituent un bon exemple dans la mesure où ils utilisent la Marine comme nous aux fins de la politique intérieure et étrangère. Les Néerlandais, je crois, font de même. Un certain nombre de Marines du monde assument les deux rôles. Comme je l'ai déjà indiqué, un certain nombre de marines sont utilisées uniquement aux fins de la sécurité intérieure.

Le sénateur Day: Dans les pays qui font les deux, qui ont la Marine internationale traditionnelle et utilisent la Marine pour patrouiller et assurer des services de police dans leurs eaux côtières, fait-on appel à deux types de personnel de la Marine, ou peuvent-ils passer de l'un à l'autre librement et sans difficulté?

M. Haydon: Pour l'essentiel, on peut dire qu'ils passent librement de l'un à l'autre. Dans certains domaines, il y a toujours des spécialistes. Un spécialiste de la lutte contre les mines consacrera probablement le plus clair de son temps à cette activité, à l'instar d'un spécialiste de la neutralisation des explosifs

aviators tend to spend their time in the air, although in the old Canadian Navy they used to be cross-trained and occasionally given the right to drive a destroyer.

Senator Day: At the present time, we tend to use — and you are not too happy with this — the maritime coastal defence vessels and the naval reserve to do a lot of the coastal work, as is my understanding. You feel that that is not the best solution, as I understand your presentation.

Mr. Haydon: Yes, that is correct. There is one other factor in there that I did not raise, which I mentioned in the longer paper. If you take one of those naval reserve vessels away from its primary function, which is training, to do the coastal patrol function then the training suffers. What you are really facing there is too many tasks and too few resources. There is a need to look at this and balance this. As I said at the beginning, it is a slightly different time at the moment because you have so much of the fleet committed to the Arabian Sea. In fact, it is not dissimilar to 1950-55 when it took almost the entire Canadian Navy to keep three destroyers in Korea. The focus of a major government commitment like that does tend to distort the rest of the tasks.

Senator Day: If we had a maritime policy that gave equal importance to our international obligations and our coastal defence, then it is less likely that we would rob one to the other, I would assume.

Mr. Haydon: I think so. I would hope so.

Senator Day: I would hope so, too. The problem now is that we do not have that stipulated in a maritime defence policy.

As I understand your testimony, then, you indicate that the navy in the coastal defence role at the present time is not properly equipped for that; you would not recommend that role at this time. However, in the event the navy got more ships and more personnel the role could, and most logically would, be undertaken by the navy. Do I understand you correctly?

Mr. Haydon: I do not see why it should not be. There are very few specialist tasks required in that concept of security that are not already within the basic box of skills that naval people have.

Senator Day: My final question goes to the fundamental issue of having a maritime defence policy as part of a greater defence policy. The fact that we are closing shipyards and are not acquiring new ships — when you say we need new specialty ships to do this role, if we had it defined in our policy we would not be closing shipyards presumably, unless you could find one

et munitions (NEM) ou à un plongeur-démineur. Les aviateurs navals tendent à passer l'essentiel de leur temps dans les airs, même si, dans l'ancienne Marine canadienne, on leur assurait une formation polyvalente et que, à l'occasion, on leur permettait de piloter un destroyer.

Le sénateur Day: À l'heure actuelle, nous avons tendance à utiliser — et vous n'êtes pas trop d'accord — les navires de défense côtière et la réserve navale pour faire une bonne part du travail côtier. C'est du moins ce que je comprends. Ce que je retiens de votre exposé, c'est que, à votre avis, il ne s'agit pas de la meilleure solution.

M. Haydon: Oui, c'est exact. Il y a un autre facteur auquel je n'ai pas fait allusion, mais que je mentionne dans le mémoire. Si vous détournez un vaisseau de la réserve navale de sa fonction primaire, soit la formation, pour faire de la patrouille côtière, c'est la formation qui souffre. Le problème fondamental, c'est que les fonctions sont trop nombreuses, et les ressources, trop limitées. On doit examiner cette question et parvenir à un équilibre. Comme je l'ai indiqué dès le départ, la situation d'aujourd'hui est un peu différente puisqu'une si grande part de la flotte est engagée dans la mer d'Arabie. En fait, la situation n'est pas sans rappeler celle qu'on a connue de 1950 à 1955: il avait alors fallu immobiliser la quasi-totalité de la Marine canadienne pour garder trois destroyers en Corée. Un engagement gouvernemental majeur de ce genre tend à fausser le reste des fonctions.

Le sénateur Day: Si nous avions une politique maritime accordant une importance égale à nos obligations internationales et à notre défense côtière, on peut penser que nous serions moins susceptibles de prendre à l'un pour donner à l'autre.

M. Haydon: Je pense que oui. Je l'espère, en tout cas.

Le sénateur Day: Moi aussi. Le problème que nous avons aujourd'hui, c'est que cela n'est pas prescrit dans une politique de défense maritime.

Selon ce que je retiens de votre témoignage, vous pensez que la Marine n'est actuellement pas bien équipée pour jouer un rôle au chapitre de la défense côtière; vous ne recommanderiez pas un tel rôle pour la Marine, du moins pour le moment. Cependant, dans l'hypothèse où elle obtiendrait plus de navires et plus de personnel, la Marine pourrait et, en toute logique, devrait se charger de ce rôle. Vous ai-je bien compris?

M. Haydon: Je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas en être ainsi. Cette notion de sécurité comporte très peu de tâches spécialisées ne relevant pas déjà de l'éventail fondamental de compétences que possèdent les marins.

Le sénateur Day: Ma dernière question porte sur l'enjeu fondamental que représente l'inclusion de la politique de défense maritime dans une politique de défense plus générale. Le fait que nous fermions des chantiers navals et que nous ne fassions pas l'acquisition de nouveaux bâtiments — quand vous dites que nous avons besoin de nouveaux bateaux spécialisés pour jouer ce rôle,

somewhere else that fits very peculiar North American needs, which I doubt.

Second, the government recently announced the acquisition of this new radar that follows the surface of the water. I have forgotten the precise term. I will not even use the acronym because I cannot think of the right words anyway. Is all of this piecemeal? Are these things just happening for reasons other than an overall policy direction?

Mr. Haydon: If I may address the question of the radar first. As far as I know — and there are other people who I think can give you a better answer than I can, but it is a good question — the radar has been on the drawing board as research and development for a great number of years. It is something that someone has wanted to do. Even at the present level, it is still a prototype system, to see if it works, and it will move on from there. There has long been concern on the shipbuilding side of it that there is a need to integrate long-term fleet requirements with shipyard capabilities. This goes back, and I and many others have written papers on it, saying that you have got to look at a managed fleet with routine replacement rather than use the shipbuilding projects as political instruments to inject cash into local economies. You have got to almost take shipbuilding out of the political environment and say, “We need to replace a whole range of ships over a period of years, and you need to have a sustainable shipbuilding policy whereby a ship of some sort would come down the slipway, say, every 15 months and thereby keep one or two shipyards in business.”

Senator Day: Would you see that as part of a national defence policy or national security policy, or as a separate industrial policy?

Mr. Haydon: I think all of the above, including a national industrial policy. This is where all of these things need to be brought in together. A national policy at the highest level would begin to do that.

The Chairman: Mr. Haydon, the model you describe in the paper you have given us sounds like it will take a long time to put in place. If you were thinking about adapting the policy principally to the assets that we have available to us now and trying to come up with what I would call perhaps not a short-term fix but a medium-term fix, something that if you decided on in the next year could be up and functioning in three or four years, how would your views change?

Mr. Haydon: That is a good question. There must be a political acceptance that is like a higher degree of risk in the interim period. At the same time that you are looking at how to do more with what exists, there must be some real progress made in long-term development of new capabilities, new platforms and new levels of cooperation.

on peut penser que nous ne fermerions pas de chantiers navals si cela faisait partie de notre politique, à moins qu'on puisse trouver ailleurs des bâtiments répondant aux besoins propres à l'Amérique du Nord, ce dont je doute.

Deuxièmement, le gouvernement a récemment annoncé l'acquisition du nouveau radar qui suit la surface de l'eau. J'ai oublié le terme exact. Je ne vais même pas utiliser l'acronyme parce que je n'arrive pas à me rappeler les bons mots. N'agit-on pas à la pièce? Procède-t-on de la sorte pour des motifs autres que ceux que dicte une orientation stratégique générale?

M. Haydon: Permettez-moi d'abord de dire un mot du radar. Pour ce que j'en sais — et d'autres personnes pourront vous donner une meilleure réponse que la mienne, mais c'est une bonne question —, le radar fait depuis des années partie des projets de R-D. Quelqu'un y tenait. Même au niveau actuel, il s'agit d'un prototype: on va voir s'il fonctionne, puis on passera à la suite des choses. Depuis longtemps, on sait qu'il faut intégrer les besoins en bâtiments à long terme à la capacité des chantiers navals. Le problème ne date pas d'hier: de nombreux auteurs, moi y compris, ont produit des rapports à ce sujet, disant qu'on doit se doter d'une flotte gérée où les remplacements se font de façon routinière, et non utiliser les projets de construction comme des instruments politiques visant à injecter de l'argent dans les économies locales. Il faudrait presque sortir la construction navale du politique et dire: «Nous devons remplacer un éventail complet de navires au cours d'une période donnée, et vous devez vous doter d'une politique viable dans ce domaine, en vertu de laquelle un bâtiment sortirait des cales tous les 15 mois, disons, ce qui permettrait à un ou deux chantiers navals de demeurer en affaires.»

Le sénateur Day: Cela devrait-il faire partie d'une politique nationale de défense ou de sécurité, ou encore d'une politique industrielle distincte?

M. Haydon: Toutes ces réponses, y compris une politique nationale industrielle. Voilà où tous ces éléments doivent être intégrés. Une politique nationale au plus haut niveau permettrait de commencer à le faire.

Le président: Monsieur Haydon, le modèle que vous décrivez dans le mémoire que vous nous avez soumis semble mettre du temps à s'installer. S'il vous fallait réfléchir au moyen d'adapter la politique surtout aux actifs dont nous disposons aujourd'hui et de tenter de mettre au point ce que j'appellerais une solution à moyen terme plutôt qu'à court terme, quelque chose qui pourrait être mis sur pied et fonctionnel d'ici trois ou quatre ans, à supposer que la décision soit prise l'année prochaine, en quoi vos vues changeraient-elles?

M. Haydon: C'est une bonne question. Sur le plan politique, on doit admettre un degré de risque plus élevé au cours de la période intérimaire. En même temps qu'on cherche les moyens de faire plus avec les ressources dont on dispose, on doit réaliser des progrès sensibles dans la mise au point à long terme de nouvelles capacités, de nouvelles plates-formes et de nouveaux niveaux de coopération.

They have done some interdepartmental simulation work in Halifax that was explained to me. It sounds good, and they are looking at how they would manage specific scenarios. The ship that was searched the other day for anthrax in fact comes into that sort of scenario. They are looking at the next stage of saying, "If we had to do this, how would we best do that?"

The capabilities exist but they are not the ideal capabilities. As was done many times in the past, a little bit of ingenuity and initiative and you have to solve the problem with bailing wire and chewing gum until you can get the long-term thing in there. My feeling is that if you added people and extra money into the operations budget and the training budget, it would make an enormous difference in the short term.

The people problem seems to me to be the most complex one to solve. There may not be enough regular force people to have a quick response capability while also mounting a very complex operation in the Persian Gulf and the Arabian Sea.

The Chairman: Given the length of time that procurement takes in this country, it makes almost any planning of this sort problematic.

Your comments on shipyards and matching the shipyards to the needs of the navy seem to be premised on the capacity to remove the politics from sourcing. In a million years, you do not think that is ever going to happen, do you?

Mr. Haydon: Unfortunately.

The Chairman: Why go down that road then? If politics were to be part of sourcing, why would you not plan for that?

Mr. Haydon: I agree. That would be an optimum way of proceeding. However, that means you must come to a political understanding on the basic requirement to replace the ships first. If someone then says, "We are agreed this must happen," you go forward with it. If you use two, three or four shipyards, so be it.

The Chairman: Canada has five or six and we do not have enough work for one.

Mr. Haydon: No. I do not think there is not enough spare capacity in the international system to buy offshore.

The Chairman: Do you not think the capacity is there?

Mr. Haydon: Not for the kind of specialist vessels that would be under consideration, no.

The Chairman: We have seen some remarkable vessels that were built in Korea and that have come to work in the Canadian Arctic. They are doing some very unusual tasks. The problem seems more political in that it seems that we are shipping jobs offshore. However, they come in at better prices and with good quality.

À Halifax, on s'est livré à une certaine forme de simulation interministérielle, qui m'a été expliquée. La piste semble prometteuse, et on examine des possibilités de gestion de divers scénarios. Le bateau qu'on a fouillé l'autre jour à la recherche du bacille du charbon relève en fait d'un de ces scénarios. On examine maintenant l'étape suivante: «Si nous avons fait ceci, quel est le meilleur moyen de faire cela?»

Les capacités existent, mais elles ne sont pas idéales. Comme on l'a fait si souvent par le passé, on fait preuve d'un peu d'ingéniosité et d'esprit d'initiative: dans l'attente de la solution à long terme, on règle le problème avec de la broche et de la gomme à mâcher. Mon impression, c'est que l'injection de ressources humaines et financières additionnelles dans le budget de fonctionnement et le budget de formation produirait un énorme effet à court terme.

Le problème des ressources humaines est à mes yeux le plus difficile à régler. La Force régulière n'a peut-être pas suffisamment de femmes et d'hommes pour assurer une intervention rapide pendant une opération très complexe dans le golfe Persique et la mer d'Arabie.

Le président: Étant donné le temps que dure toute procédure d'approvisionnement au pays, presque toutes les formes de planification de ce genre sont problématiques.

Vos commentaires sur les chantiers navals et l'appariement des chantiers navals aux besoins de la Marine semblent reposer sur la possibilité de soustraire l'approvisionnement à la politique. Vous n'y croyez pas du tout, n'est-ce pas?

M. Haydon: Hélas, non.

Le président: Dans ce cas, pourquoi s'engager sur cette voie? Si la politique fait partie intégrante de l'approvisionnement, pourquoi ne pas en tenir compte?

M. Haydon: Je suis d'accord. Ce serait le mode de fonctionnement optimal. Cependant, il s'ensuit que les politiciens doivent s'entendre sur la nécessité fondamentale de remplacer les bateaux en premier. Si quelqu'un dit ensuite: «Nous avons convenu de la nécessité d'agir de la sorte», on va l'avant. S'il faut utiliser deux, trois ou quatre chantiers navals, qu'il en soit ainsi.

Le président: Le Canada en a cinq ou six, et il n'y a pas assez de travail pour un seul.

M. Haydon: Non. Je ne crois pas qu'il y a assez de capacité excédentaire dans le réseau international pour s'approvisionner à l'étranger.

Le président: Ne croyez-vous pas que la capacité existe?

M. Haydon: Pas pour le genre de navire spécialisé envisagé, non.

Le président: Nous avons vu certains vaisseaux des plus remarquables construits en Corée et venus travailler dans l'Arctique canadien. Ils s'acquittent de cette tâche fort inhabituelle. Le problème semble plus politique, en ce sens que nous expédions des emplois à l'étranger. Cependant, le prix de revient est plus bas, et la qualité est bonne.

Mr. Haydon: At the risk of sounding flippant, there is the commercial way of doing things and the navy way of doing things. There would have to be an education process within the navy and a leap of faith that would go back to Second-World-War-type philosophy for them to just take that design holus bolus and not try to Canadianize it by putting in a particular radar set or that galley equipment and everything else. You would have to say, "Buy that off the shelf." There is an education process that needs to be considered.

The Chairman: What I am working around is that it seems to me that navy budgets often seem to be subsidizing regional development. Would it not be cheaper all around not to have them subsidizing navy budgets? We could then have a good regional development program and a good naval building program and never the twain shall meet.

Mr. Haydon: Ideally, that would be good.

The Chairman: You commented on the Permanent Joint Board of Defence. Parliamentarians scratch their head at the mention of this board. It is not one with which we are particularly familiar. We find that there is a fair degree of respect for it among the military. The idea or concept is one of having some form of parliamentary oversight committee — and I mean oversight in the true sense of the word where they would actually have the capacity to say yes and no. Do you think that fits into a Westminster parliamentary system?

Mr. Haydon: I do not see why it should not.

Realizing that there was a need, at times, to get information directly from senior officials in the department without subjecting them to the normal constraints of the departmental advice that goes up to the minister for approval and back down, the idea was talked about in the corridors during the 1994 defence review. It was also seen that there was a need to examine more closely certain decisions on their way through to deployments and so on. That was one of Senator Rompkey's concepts at the time. It died a natural death because it was clearly not going to happen.

I advocate going back to it so that we can try something new. If you look at the nature of the potential threat, you will not have all that much time to make an effective response. You may have to hustle to get things moving. At the moment, I am not sure that we have the capability within the Westminster system to move that fast.

To be a little innovative again, something new must be tried. Some of my colleagues have gone so far as to say that we should have some sort of a national security committee or council. That may be a little drastic.

M. Haydon: Au risque de vous sembler irrévérencieux, je dirais qu'il y a la façon commerciale de faire les choses et celle de la Marine. À l'intérieur de la Marine, il faudrait organiser une campagne d'éducation et faire un acte de foi pour en revenir à la philosophie de l'époque de la Deuxième Guerre mondiale, de façon qu'on aborde la conception dans son ensemble et qu'on ne tente pas de tout canadianiser en installant tel ou tel système de radar, équipement de cuisine et tout le reste. Il faudrait dire: «Achetez ce qui est offert sur le marché.» Il y a un processus d'éducation à prendre en considération.

Le président: Voilà où je veux en venir. Il semble que les budgets de la Marine aient pour but de subventionner le développement régional. Ne serait-il pas moins coûteux au total d'éviter qu'ils aient à subventionner les budgets de la Marine? Nous pourrions alors avoir un bon programme de développement régional et un bon programme de construction navale, sans que jamais les deux se rencontrent.

M. Haydon: Idéalement, oui.

Le président: Vous avez fait allusion à la Commission permanente mixte de défense. À la mention de cette Commission, les Parlementaires se grattent la tête. Elle ne nous est pas particulièrement familière. Nous constatons qu'elle suscite un certain degré de respect chez les militaires. L'idée ou le concept est qu'on doit compter sur une certaine forme de comité de surveillance parlementaire — j'entends surveillance au sens propre du mot, c'est-à-dire une véritable capacité de dire oui et non. Pensez-vous que cela cadre dans un régime parlementaire britannique?

M. Haydon: Je ne vois pas pourquoi pas.

Après s'être rendu compte qu'il fallait parfois obtenir directement de l'information auprès des cadres supérieurs du ministère, sans les assujettir aux contraintes normales des conseils ministériels, qui doivent remonter jusqu'au niveau du ministre pour être approuvés, avant de redescendre, on a discuté de cette possibilité dans les corridors à l'époque de l'examen de la défense de 1994. On s'est également rendu compte qu'il fallait examiner de plus près certaines décisions tout au long du processus, jusqu'aux déploiements et ainsi de suite. C'était l'un des concepts défendus par le sénateur Rompkey à l'époque. L'idée est morte de sa belle mort parce que, de toute évidence, elle n'allait nulle part.

Je plaide en faveur d'un retour à ce concept de façon que nous puissions faire l'essai de quelque chose de nouveau. Si on examine la nature de la menace potentielle, on se rend compte qu'on n'aura pas beaucoup de temps pour préparer une réaction efficace. Il faudra peut-être faire rapidement bouger les choses. Pour le moment, je ne suis pas certain que nous ayons, dans le cadre du régime britannique, la possibilité d'agir rapidement.

Pour renouer avec l'innovation, ne serait-ce qu'un peu, on doit faire l'essai de quelque chose de nouveau. Certains de mes collègues sont allés jusqu'à dire que nous devrions constituer une forme de comité ou de conseil national de sécurité. La solution est peut-être un peu draconienne.

If honourable senators cast their minds back to the defence policy of the 1950s and early 1960s, there was a cabinet defence committee that had a great deal of authority and could deal quickly with issues as they came up. That is not a bad model to use, although perhaps it should be slightly broader than just a pure cabinet committee. In responding to some of these types of acts, individual freedoms and liberties may have to be constrained to solve a problem that is of a nature in a certain area.

The Chairman: Some of us on the committee were around in 1993 and 1994. The answer to the proposal was "over my dead body," which is why it has not been pursued. That is also why there is perhaps some scepticism among parliamentarians about the Permanent Joint Board on Defence. We remain curious as to its impact.

To switch to another topic, Mr. Haydon, you said there was no way to track vessels. We recommended in the report of which you have a copy that transponders be attached to vessels over a certain size. The government seems to have responded positively to that suggestion. Why would that not resolve the problem and, in fact, reduce it so that vessels that were not transponding would then become vessels of interest on which you could focus?

Mr. Haydon: That would help to no end. The problem is that, again, it is a function of voluntary compliance.

The Chairman: Not if you want to come into a Canadian port.

Mr. Haydon: Agreed. However, some vessels pass close to shore without coming into Canadian ports.

The Chairman: Those would then be subject to greater scrutiny, is that not correct?

Mr. Haydon: Yes, you would have to do that. Certainly, the transponder concept would reduce the problem.

The Chairman: It seems to me bizarre that we can have quite a complete picture of what is happening in the air when there is a remarkable number of aircraft at any given time, all of which are moving very quickly, and yet we do not have the same complete picture of what is happening at sea. Are there technical reasons why we cannot do that?

Mr. Haydon: Not to my knowledge. I keep coming back to the issue of compliance. If someone has malice aforethought, they will not turn on their transponder, or they will refuse to report in accordance with the normal way. Therefore, as you said earlier, it is the non-compliant vessels that need to be checked. To do that, you must have the means of checking them.

The Chairman: Senator Cordy raised the question of sharing intelligence, as did Senator Day. Almost invariably, the committee is confronted with a corporate position when we ask these questions of the government. We are told this: "Everyone cooperates and everyone shares. We all know each other so well

Si les honorables sénateurs veulent bien se remémorer la politique de défense des années 50 et du début des années 60, ils se rappelleront que le Cabinet avait un comité de la défense qui détenait des pouvoirs considérables et pouvait réagir rapidement en cas de problème. Ce n'est pas un mauvais modèle, à ce détail près qu'on devrait miser sur une entité un peu plus vaste qu'un simple comité du Cabinet. Le moment venu de réagir à certains de ces actes, on peut devoir limiter les libertés individuelles le temps de régler tel ou tel problème dans une région donnée.

Le président: Certains de nous qui siégeons au comité étions en poste en 1993 et 1994. La réponse à la proposition a été: «Vous me passerez d'abord sur le corps.» Voilà pourquoi on n'a pas insisté. C'est également pourquoi les parlementaires se montrent sceptiques à l'endroit de la Commission permanente mixte de défense. Nous demeurons curieux de son impact.

Dans un autre ordre d'idées, monsieur Haydon, vous dites qu'il n'y a pas moyen de suivre les vaisseaux. Dans le rapport dont vous avez reçu copie, nous recommandons d'équiper de transpondeurs les vaisseaux d'une taille supérieure à un seuil donné. Le gouvernement semble avoir réagi de façon positive à cette suggestion. Pourquoi cela ne permettrait-il pas de régler le problème et, en fait, de l'atténuer: ainsi, les vaisseaux non munis de transpondeurs deviendraient alors des bâtiments d'intérêt auxquels on pourrait s'intéresser de plus près?

M. Haydon: Ça ne donnerait rien. Une fois de plus, le problème vient du fait qu'il s'agit d'un programme à participation volontaire.

Le président: Pas pour les bateaux qui souhaitent s'arrêter dans un port canadien.

M. Haydon: D'accord. Cependant, certains vaisseaux passent près de la rive sans s'arrêter dans les ports canadiens.

Le président: Ces derniers feraient l'objet d'une attention plus soutenue, pas vrai?

M. Haydon: Oui, il faudrait qu'il en soit ainsi. L'idée de recourir à un transpondeur contribuerait à atténuer le problème.

Le président: Il me semble bizarre que nous ayons une idée assez complète de ce qui se passe dans les airs, où on retrouve en tout temps un nombre remarquable d'appareils, qui se déplacent tous très rapidement, tandis que nous n'avons pas une idée aussi complète de ce qui se passe en mer. Des raisons techniques expliquent-elles le phénomène?

M. Haydon: Pas à ma connaissance. Je reviens sans cesse à la question de la conformité. Des personnes animées de mauvaises intentions n'allumeront pas leur transpondeur ou refuseront de faire rapport selon la procédure prévue. Par conséquent, comme vous l'avez dit plus tôt, ce sont les navires qui ne se conforment pas aux règles qui devront faire l'objet de vérification. Pour ce faire, on doit disposer de moyens d'effectuer des vérifications.

Le président: Le sénateur Cordy a soulevé la question du partage des renseignements, tout comme le sénateur Day l'a fait. Lorsqu'il pose ce genre de questions au gouvernement, le comité est presque invariablement confronté à une position organisationnelle. On nous dit: «Tout le monde coopère, et tout

and we all get along terrifically. All my colleagues know everything they need to know and I know everything I need to know. You should rest assured, senator, that there are no problems in this area." Do you have any views you would like to share with this committee as to how we could get a better picture than the corporate one we currently receive from the government?

Mr. Haydon: You must look at specific instances where information is not shared. There was a situation in Halifax some time back where DFO flights done by provincial airlines were recording a great deal of data. It took quite a lot of convincing to have that data shared. Once that data started to be shared, everyone said, "We should have done this before."

As I mentioned earlier, very often there is an education process in there. All the owners of information need to understand that in this particular situation everyone benefits by sharing. Nothing is to be gained by not sharing your information.

You will always find unfortunate situations where someone says, "I do not think I want to let go of that piece of information." That is a judgment call on an individual. Again, it is an evolutionary process. We will see that become better and better.

We must have faith in the system. It is evolving at the moment. From my discussions in Halifax, I was most impressed with the way progress was being made at that level. They were not giant steps. They were small, positive, forward steps. Perhaps one of the requirements is to speed it up somewhat. That comes from a higher collective view of what the objective is.

The Chairman: At risk of oversimplifying it, the navy's position with regard to the matter we are discussing appears to be that they are much more interested in and involved in projecting force a long way and that they have very little or no interest in what is happening next to the coast, that that is someone else's problem. Would you care to comment on that and perhaps speculate as to why the navy has this view?

Mr. Haydon: That is an interesting observation, Mr. Chairman. You are correct; that is exactly what it is. The issue goes back into Canadian naval culture, whereby that navy has always been a foreign policy navy — a blue water navy, if you wish — and the coastal chores have always been seen as secondary obligations. If you look at the management of the naval budget in the 1950s and 1960s, when they had their own budget, the blue water were the pride of the fleet and the coastal requirements were very difficult to get up onto the funding list — until they came along, with the pushing of the Americans in 1959-60, with the need for strategic ASW and the linkage there into the SOSUS system and the fact that there were some

le monde partage. Nous nous connaissons très bien, et nous nous entendons à merveille. Tous mes collègues savent ce qu'ils doivent savoir, et je sais tout ce que j'ai besoin de savoir. Soyez assuré, sénateur, qu'il n'y a pas de problèmes à ce chapitre.» Auriez-vous des vues à communiquer aux membres du comité sur le moyen d'obtenir une idée plus nette de la situation actuelle que celle qui découle de la position organisationnelle habituelle du gouvernement?

M. Haydon: Il suffit d'examiner des cas précis où il n'y a pas d'échange d'informations. Il y a un certain temps, à Halifax, des compagnies aériennes qui effectuaient des vols pour le compte du MPO enregistrèrent de nombreuses données. Il a fallu déployer pas mal d'efforts pour obtenir que ces données soient mises en commun. Une fois que le partage a débuté, tout le monde a dit: «Nous aurions dû agir de la sorte bien avant.»

Comme je l'ai indiqué plus tôt, le problème qui se pose en est souvent un d'éducation. Les détenteurs de renseignements doivent comprendre que, dans ce cas particulier, tout le monde profite du partage. Il n'y a rien à gagner en refusant de partager l'information.

On se trouvera toujours confronté à des situations malheureuses où quelqu'un dit: «Je ne veux pas divulguer cette information.» Il s'agit d'un jugement porté par une personne. Une fois de plus, c'est une évolution. La situation va s'améliorer peu à peu.

Nous devons avoir foi dans le système. Il évolue au moment où nous nous parlons. À la suite des discussions que j'ai eues à Halifax, j'ai été fort impressionné par les progrès réalisés à ce niveau. On n'a pas fait des pas de géant. Ce sont des pas en avant, petits et positifs. Peut-être faudrait-il quelque peu accélérer les choses. Cela découle d'un point de vue collectif supérieur sur ce qu'est l'objectif.

Le président: Au risque de trop simplifier, la position de la Marine en ce qui concerne la question dont nous discutons semble être la suivante: on s'intéresse beaucoup plus aux questions qui supposent le déploiement de la force très loin, et on porte un intérêt limité, voire inexistant, à ce qui se passe près de la côte. Cela relèverait de la responsabilité de quelqu'un d'autre. Voulez-vous dire quelques mots à ce sujet et peut-être risquer une hypothèse sur ce qui fait que la Marine voit les choses ainsi?

M. Haydon: Monsieur le président, il s'agit d'une observation intéressante. Vous avez raison. C'est exactement ainsi que les choses se passent. Le phénomène s'explique par la culture navale canadienne, en vertu de laquelle la Marine a toujours été au service de la politique étrangère — il s'agit, si vous le voulez, d'une Marine hauturière —, tandis que les tâches côtières ont toujours été considérées comme des obligations secondaires. À l'examen de la gestion du budget naval dans les années 50 et 60, époque où la Marine avait son propre budget, vous vous rendez compte que les activités hauturières faisaient la fierté de la flotte, tandis qu'il était très difficile de faire déclarer prioritaires les exigences côtières — jusqu'à ce qu'elles s'imposent, à

significant Soviet submarines in the eastern seaboard. Then, all of a sudden, the priority came up, because there was a clearly identifiable threat.

Senator Banks: It would be nice if, as you said, we could have 20 or 30 specially designed ships and the crews to man them, but that is a long way off. For the sake of this question, I will assume that there is at least a degree of urgency at the moment. Let us assume that you are the king, there is a degree of urgency, and that we must do something quickly and practically. We do not want to spend gazillions of dollars. Looking at the resources that we have, we see that the Coast Guard has 47 ships — if I remember that number correctly — some of which are substantial, some of which have ice-breaking capabilities, and some of which have helicopter capability. They range in size from those big ones down to inshore coastal ships, not counting little whiz-bangs.

For the sake of getting a reaction, I propose that, if you arm and train 400 marines or maritime police and put them in varying numbers on those ships, without changing the capability or the infrastructure of the ships all that much, in the short term you would solve the problem relatively cheaply. You would then have a constabulary and an enforcement capability that goes beyond safety and fisheries on those orange ships. Thus, someone who was doing something wrong or posing a security threat in the sense that we are talking about would not, when an orange ship is coming, say that there is nothing they can do, because that would no longer be true.

I am sure that you are already thinking, “This is clearly a landlubber talking.” However, could we not do something like that quickly? We will not spend the \$70 million or \$80 million that would be needed to get up what we are talking about. In any case, that would take a very long period of time. It seems that putting that kind of capability on those 47 ships — if that is the right number — could at least solve the problem in a fairly short space of time and with less expense.

Mr. Haydon: I do not see why that could not be done. The answer you will get from the Coast Guard is that if you take one of their vessels some part of one of their tasks will not get done.

Senator Banks: Pardon my interrupting. For the sake of the argument, if we have a vessel in the Beaufort Sea or standing off the nose and tail of the Grand Banks, and it happens to be an orange one rather than a grey one, if it has the capability of interdiction and doing something about it, it seems to me that it is not asking too much to say to it, “Just a minute, instead of fixing

l’insistance des Américains, en 1959-1960, dans le contexte de la nécessité de la lutte anti-sous-marine, du lien avec le système SOSUS et du fait qu’un nombre conséquent de sous-marins soviétiques fréquentaient le littoral est. Puis, tout d’un coup, la question est devenue prioritaire parce qu’on était confronté à une menace claire et définissable.

Le sénateur Banks: Ce serait bien de pouvoir disposer, comme vous le dites, de 20 ou 30 navires spécialement conçus avec les équipages que cela suppose, mais nous sommes encore loin du compte. Pour les besoins de la cause, je vais présumer que la situation comporte tout au moins un certain degré d’urgence en ce moment. Présumons que vous êtes roi, qu’il y a un certain degré d’urgence et qu’il faut faire quelque chose rapidement et concrètement. Nous ne voulons pas dépenser des sommes astronomiques. En dressant le bilan des ressources à notre disposition, nous constatons que la Garde côtière a 47 vaisseaux — si ma mémoire ne me fait pas défaut —, dont certains sont importants, dont certains peuvent servir de brise-glace et dont certains peuvent servir de porte-hélicoptère. Il y a les grands navires aussi bien que les caboteurs, sans compter les toutes petites embarcations.

Pour susciter une réaction, à mon avis, si vous armiez et entraîniez 400 marines ou membres de la police maritime, et que vous les affectiez en nombres variables sur les navires en question, sans modifier beaucoup la capacité ou l’infrastructure de ces navires, à court terme, vous régleriez le problème à peu de frais, en termes relatifs. Vous auriez donc une force policière et une fonction d’exécution de la loi, au-delà de ce qui touche la sécurité et les pêches, sur ces navires oranges. Par conséquent, celui qui commet un acte répréhensible ou qui pose une menace pour la sécurité au sens où nous en parlons en ce moment ne se dirait pas, devant l’arrivée d’un navire orange: ces gens-là ne peuvent rien faire. Parce que ce ne serait plus vrai.

Je suis sûr que vous vous dites déjà: «voilà un terrien dans toute sa splendeur.» Tout de même, ne serait-il pas possible d’agir rapidement et faire quelque chose comme cela? Nous n’allons pas dépenser les 70 millions ou les 80 millions de dollars nécessaires pour mettre sur pied ce dont il est question. De toute manière, cela prendrait beaucoup de temps. Il me semble que le fait de s’organiser pour avoir ce genre de capacité à bord des 47 vaisseaux en question — si c’est bien le bon chiffre — permettrait tout au moins de régler le problème en un laps de temps relativement court et moyennant des dépenses modestes.

M. Haydon: Je ne vois pas pourquoi cela ne serait pas possible. La réponse que vous donnera la Garde côtière, c’est que si vous employez l’un de ses vaisseaux, une partie de l’une des tâches qui lui incombent ne se fera pas.

Le sénateur Banks: Je m’excuse de vous interrompre. Pour les besoins de la cause, disons qu’un de nos vaisseaux se trouve dans la mer de Beaufort ou qu’il attend devant le nez et la queue du Grand Banc, il se trouve que c’est un navire orange plutôt qu’un navire gris, s’il a la capacité d’intercepter un bâtiment et d’agir, il me semble que ce n’est pas trop demander que de dire:

up those buoys or checking on that Portuguese fisherman, there is a guy over there you need to look at because we think he is hijacked because he is way off his purported course.”

I know we will get the reaction you were talking about, because we will always get human reaction. There is inertia. Nobody wants to move. However, someone must solve the problem somehow.

Mr. Haydon: The concept of putting some naval parties on non-naval ships to do tasks like that has been well used. The British used it extensively in the Falklands when they deployed all kinds of merchant ships with naval parties on them. We would have worked that way in the Cold War on several occasions under the various MOUs we had between the navy and largely Transport Canada, so that we could double-task those vessels.

Senator, that is not outside the realm of possibility, in my mind, anyway.

Senator Banks: I have one last question. The chair referred to this. We have heard about the Interdepartmental Marine Security Working Group that, if I read you correctly, you do not think is much of a working group. It is a group but it is not working. Did I read that correctly?

Mr. Haydon: I believe it is working, but I am not convinced that it is working at all the problems that need to be worked at. It does not have the authority to direct that things happen. It is a staff committee that produced a memorandum to cabinet back in, I believe, November or early December that made some changes. Again, there is no sense of urgency or importance to that committee.

As I also mentioned, I think there are some pieces of international coordination and coordination with industry that need to be done. That committee is doing a number of coordination activities, but I am concerned that it is not doing some of the more important ones.

Senator Forrestall: I share some concern about the working group. Perhaps what I am concerned about is the rate at which we are developing that group. It could be that group by any other name. Many of the players would be the same players in whatever group you brought together.

There is a ship lying 10 kilometres off the entrance to the Port of Halifax that will seize the attention of the world in a way that is very difficult for us to imagine. My suggestion is the potential threat. What has happened with respect to the history of that ship in the last 30 or 40 days and certain of its crew members suggests that if we do not put in place something or someone that can act — and act quickly — we are in for an awful lot of trouble.

«Un instant, plutôt que d'aller réparer ces bouées-là ou d'aller voir ce que fait le pêcheur portugais, il y a un bateau là-bas qu'il faudrait aller voir parce que nous croyons qu'il a été détourné de son itinéraire allégué.»

Je sais que nous allons obtenir la réaction dont vous parliez, parce qu'il y a toujours une réaction bien humaine. C'est l'inertie. Personne ne veut bouger. Tout de même, quelqu'un doit agir d'une façon quelconque pour régler le problème.

M. Haydon: L'idée d'affecter des membres de la force navale à des navires qui ne sont pas les leurs, pour qu'ils puissent accomplir des tâches comme celles-là, a déjà bien servi. Les Britanniques en ont fait grand usage dans les Malouines; ils ont déployé toute sorte de navires marchands avec à bord des membres de la force navale. Nous aurions procédé de cette façon pendant la guerre froide, à plusieurs occasions, conformément aux divers protocoles d'entente intervenus entre la Marine et, pour une grande part, Transports Canada, de manière à attribuer à ces navires une double tâche.

Sénateur, cela n'échappe pas au domaine du possible, à mes yeux, tout au moins.

Le sénateur Banks: J'ai une dernière question à poser. Le président a fait allusion à la question. Nous avons entendu parler du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, qui, si je comprends bien ce que vous dites, ne vaut pas grand-chose. C'est un groupe, mais qui ne fait pas le travail. Ai-je bien compris?

M. Haydon: Je crois que le groupe fait le travail, mais je ne suis pas convaincu qu'il travaille à tous les problèmes que nous devons étudier. Il n'a pas le pouvoir nécessaire pour ordonner que des mesures soient prises. C'est un comité du personnel qui a produit un mémoire à l'intention du Cabinet, je crois, en novembre ou au début décembre pour proposer des modifications. Encore une fois, aucun sentiment d'urgence ou d'importance n'est attaché au travail de ce comité.

Comme je l'ai dit aussi, je crois qu'il y a des éléments de coordination internationale et de coordination avec l'industrie dont il faudra s'occuper. Le comité prend en charge un certain nombre d'activités de coordination, mais je crains qu'il ne s'occupe pas de certaines des plus importantes.

Le sénateur Forrestall: Comme vous, j'ai certaines réserves à propos du groupe de travail. Ce qui me préoccupe, c'est peut-être le rythme auquel nous développons ce groupe. Qu'importe le nom qui lui est donné. Nombre des membres sont les mêmes, quel que soit le groupe que l'on décide d'établir.

Il y a un navire à 10 kilomètres de l'entrée du port de Halifax qui captera l'attention du monde entier d'une manière qu'il est très difficile pour nous d'imaginer. Selon moi, c'est une menace éventuelle. Ce qui est advenu en rapport avec ce navire depuis 30 ou 40 jours et avec certains des membres de l'équipage donne à penser que si nous n'adoptons pas des mesures ou si nous n'affectons pas à la tâche quelqu'un qui puisse agir — et agir rapidement —, nous allons nous retrouver dans un joli pétrin.

I believe, and I believe that most Canadians believe, and I believe it is an international belief, that each country has a responsibility to export clean, secure and safe things, whatever they are, things that people do not have to worry about.

Is there a capacity to take the maritime group and imbue it with statutory authority? It does have customs, health and transport. It has everything.

If you look at the Egyptian-registered ship lying off Halifax Harbour now, and if you were to ask me who is in charge of everything, would I look at the RCMP? Would I look at National Defence? I am not sure who is on board that vessel this afternoon. I do not know who will be there tomorrow. How do we take control of that? I am not being alarmist; I am just saying that this is a potential major threat. What is that ship carrying, and where is it going? Where is the cargo now? Where are the items that caused this anthrax? Where are the containers that held it?

Mr. Haydon: You put your finger on one of the problems that I see, and that is the need for executive authority somewhere in the system. My idea that you would have some kind of a parliamentary committee is not that popular, but somehow you have to transform that interdepartmental committee, which does not sit at a terribly high bureaucratic level, into something with teeth, so that someone can say, "This is bad." There has to be an avenue by which such urgent matters can be taken into cabinet, decisions made and directives given.

Senator Forrestall: I mean immediate.

Mr. Haydon: You cannot afford to wait 10 days.

Senator Forrestall: Which is what we have done.

Mr. Haydon: That is why some real thought has to go into how this can happen. I went back to the structure of something like the cabinet defence committee of the 1950s and 1960s because that had that kind of mandate, but we were looking then at areas of responsibility in one department. This is multi-department. It will be very difficult.

Senator Forrestall: At one point, we looked at, for this type of operation, the bringing together of a small number of distinguished Privy Councillors who had left the immediate political scene, or judicial or other areas, bringing them together and imbuing them with the authority of real-time oversight. The point is that there is a way, and we have now defined it. If we learn nothing, we had better learn how urgent, and we should learn that from what lies off our coast tonight.

Je crois — et je crois que la plupart des Canadiens le croient aussi, et je crois que c'est le cas ailleurs dans le monde aussi — que chaque pays a la responsabilité d'exporter des produits propres et sans danger, quels qu'ils soient, des trucs dont les gens n'ont pas à se soucier.

Est-il possible de prendre le groupe maritime et de lui accorder des pouvoirs selon la loi? Il y a bien la question des douanes et celle de la santé et des transports. Tout est là.

Si on regarde le navire battant pavillon égyptien qui se trouve actuellement au large du port de Halifax et qu'on se demande qui est responsable de tout cela... Est-ce la GRC? Est-ce la Défense nationale? Je ne sais pas très bien qui se trouve à bord de ce vaisseau, cet après-midi. Je ne sais pas qui y sera demain. Comment faisons-nous pour prendre cette situation en main? Je ne veux pas être alarmiste; je dis simplement qu'il s'agit d'une menace majeure. Que transporte ce navire et où se dirige-t-il? Quelle est la cargaison? Quels sont les articles qui sont à l'origine du bacille du charbon? Quels sont les conteneurs où se trouve le bacille du charbon?

M. Haydon: Vous venez de mettre le doigt sur l'un des problèmes que je vois, soit qu'il faut que quelqu'un, quelque part, dans le système dispose de pouvoirs d'exécution. L'idée que je propose — qu'il y ait une sorte de comité parlementaire qui s'occupe de la question — n'est pas très populaire, mais, d'une façon ou d'une autre, il faut transformer ce comité interministériel, qui n'évolue pas à une altitude très élevée dans la sphère bureaucratique, en une bête qui a du mordant, pour que quelqu'un puisse dire: «Voilà qui est mauvais.» Il faut qu'il y ait une voie qui permet de prendre des questions urgentes comme celles-là et d'en saisir le Cabinet, que des décisions se prennent et que des directives soient données.

Le sénateur Forrestall: Je veux dire immédiatement.

M. Haydon: On ne peut se permettre d'attendre dix jours.

Le sénateur Forrestall: Ce que nous avons fait.

M. Haydon: C'est pourquoi il faut réfléchir sérieusement à la manière dont cela peut se faire. Je suis revenu à la structure d'un truc comme le Comité de défense du Cabinet des années 50 et 60 parce que ces gens-là avaient ce type de mandat, mais il était question alors du champ de responsabilité d'un seul ministère. Aujourd'hui, il s'agit de multiples ministères. Ce sera très difficile.

Le sénateur Forrestall: À un moment donné, nous avons étudié, en rapport avec ce type d'opération, la possibilité de réunir un faible nombre d'éminences membres du Conseil privé qui ont quitté la scène politique, ou la scène judiciaire ou une autre scène, de les réunir et de leur attribuer un pouvoir de surveillance en temps réel. Il s'agit de dire ici qu'il y a bel et bien une façon de procéder, et nous l'avons maintenant définie. Si nous n'en tirons pas d'autres leçons, il vaut mieux voir à quel point c'est urgent, et il faut tirer les leçons de la situation que nous avons au large de nos côtes ce soir.

The Chairman: As a parting question, if I could, professor, would a committee chaired by a deputy prime minister that was a national security committee of cabinet that had representatives from the Solicitor General, Defence — along those lines — fill the bill?

Mr. Haydon: That would be a good step. My only caveat is there would have to be a clearly defined linkage down to an executive staff that would make it happen.

The Chairman: Would the executive staff be Privy Council Office? Clearly, a cabinet secretariat within a cabinet system can perform that function. The problem from our perspective is that it is not just a military problem. We see the same problem in terms of borders, the security service and the police.

Mr. Haydon: That is the correct level it has to work at. My only thought is perhaps it would be a very good thing to try it and see because progress is only made when you try something.

The Chairman: Professor, on behalf of the committee, I thank you very much for appearing before us. Your paper has been instructive. We have enjoyed the dialogue and hope we can come back to you for further advice.

We usually think of our best questions 10 minutes after a witness has left the room, so if we could write you when we do think of those questions, we would appreciate your assistance. Thank you very much, and we look forward to meeting with you again.

Our next witnesses this evening will be Rear-Admiral (Retired) Bruce Johnston and Commodore (Retired) Hans Hendel, consultant with Canadian Forces Staff College.

Gentlemen, welcome to the committee. If you have an opening statement, we should like to hear it.

Rear-Admiral (Retired) Bruce Johnston, As an individual: Honourable senators, I should say that Commodore Hendel and I have, in the past, worked on this issue together, some years ago.

I appreciate this opportunity. As to my personal background, I commanded ships on both coasts. From 1989 to 1991, I was the director general of military plans and operations in National Defence Headquarters for the Oka crisis and the Gulf crisis. That was a busy time. From 1991 to 1994, I served as deputy chief of staff operations for the Supreme Allied Commander (Atlantic) and then as the commander of Maritime Forces (Pacific) from 1994 to 1996, and, of course, as the regional search and rescue commander.

I must tell you that I was very impressed with the recommendations of this committee for the defence of Canada's territorial waters. To help you understand why I was so impressed, I should like to share with you a little background

Le président: Pour clore cette partie du débat, puis-je, monsieur Haydon, vous poser la question suivante: est-ce qu'un comité présidé par un vice-premier ministre, un comité du Cabinet chargé de la sécurité nationale comptant des représentants du Solliciteur général, de la Défense — quelque chose comme cela — correspondrait à ce qui est recherché?

M. Haydon: Ce serait un pas fait dans la bonne direction. La seule mise en garde que je ferais, c'est qu'il faudrait qu'il y ait une hiérarchie clairement définie, entre la sphère de décisions et le personnel exécutif chargé de concrétiser les mesures adoptées.

Le président: Est-ce que le personnel exécutif viendrait du Bureau du Conseil privé? Visiblement, un secrétariat du Cabinet peut prendre en charge une telle fonction. Le problème, de notre point de vue, c'est que ce n'est pas seulement une question militaire. À nos yeux, le problème touche la question des frontières, le service de sécurité et la police.

M. Haydon: C'est bien à ce niveau qu'il faut travailler. La seule réflexion que j'ai, c'est que se serait peut-être une très bonne idée de l'essayer et de voir si ça marche — on fait seulement des progrès quand on essaie quelque chose.

Le président: Monsieur Haydon, au nom du comité, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu devant nous. Votre mémoire a été très instructif. Nous avons apprécié le dialogue suscité et nous espérons vous accueillir à nouveau, pour d'autres conseils.

Habituellement, nos meilleures questions nous viennent dix minutes après que le témoin a quitté la pièce; si nous pouvons vous écrire au moment où ces questions vont nous venir, votre réponse serait appréciée. Merci beaucoup, et à bientôt.

Nos prochains témoins ce soir sont le contre-amiral à la retraite Bruce Johnston et le commodore à la retraite Hans Hendel, expert-conseil au Collège d'état-major des Forces canadiennes.

Messieurs, bienvenue à la séance du comité. Si vous avez une remarque préliminaire à faire, nous sommes prêts à vous écouter.

Le contre-amiral à la retraite Bruce Johnston, à titre personnel: Honorables sénateurs, je dois dire que le commodore Hendel et moi-même, par le passé, avons travaillé cette question ensemble, il y a de cela un certain nombre d'années.

J'apprécie l'occasion qui m'est offerte. À titre personnel, je vous dirais que j'ai été commandant à bord de bateaux sur les deux côtes. De 1989 à 1991, j'ai été directeur général responsable des plans militaires et des opérations au quartier général de la Défense nationale, pendant la crise d'Oka et la crise du Golfe. Nous ne chômons pas. De 1991 à 1994, j'ai exercé les fonctions de sous-chef d'état-major aux Opérations pour le Commandant suprême des Forces alliées de l'Atlantique, puis pour le commandant des Forces maritimes du Pacifique (1994 à 1996); et, bien entendu, comme commandant responsable régionalement des missions de recherche et de sauvetage.

Je dois vous dire que le Comité de défense des eaux territoriales du Canada a formulé des recommandations qui m'ont beaucoup impressionné. Pour vous aider à comprendre pourquoi j'ai été si impressionné, je vais vous parler un peu de la période 1995-1996.

from the 1995-1996 time period. The first excerpt I will quote is from a policy document that was developed in 1996 under my direction with Commodore Hendel's assistance.

From a maritime perspective, the defence of Canada and of national interests means, fundamentally, sovereignty operations and the assistance to other Government Departments. National sovereignty requires the ability to provide maritime presence in our contiguous waters, which includes surveillance, patrol and response capabilities.

That is a familiar refrain.

This implies the systematic observation of the maritime area of responsibility, the physical presence of a force with the mobility and size to demonstrate commitment, and the ability to monitor, interdict and eliminate activities detrimental to our maritime interests. Only the navy has the ability to conduct large scale surveillance operations, to provide the capabilities, including essential command, control and communication facilities to coordinate this activity, and to support and enforce surveillance operations throughout our maritime areas of responsibilities.

After the unification of the Coast Guard fleet and the fisheries fleet and in response to an editorial by the *Victoria Times-Colonist*, I provided a response of my own. I will quote one sentence from that response, but it is one I would like you to take to heart:

In today's political climate —

And bear in mind, this was written in 1995.

— sovereignty is all about law enforcement, which depends on surveillance and that is the job of naval and maritime air units because quite frankly only we can do it.

The navy has never had responsibility for maritime surveillance. The navy's mandate is to generate and maintain the capabilities to conduct surveillance. Of course, the navy and the air force provide assets to an agreed level to other government departments, such as fisheries, to assist in their surveillance responsibilities.

I recall, in the late 1980s, as I was preparing the documents for cabinet approval of the coastal defence vessel project, that I was very concerned about the signal we were sending with the closure of Summerside and the retirement of our entire coastal defence aircraft fleet. Many of you will recall the Tracker fleet, which originally flew from Bonaventure. Those aircraft provided excellent service to fisheries for surveillance.

Le premier extrait que je vais citer provient d'un document d'orientation conçu en 1996, sous ma direction, avec le concours du commandant Hendel.

D'un point de vue maritime, la défense du Canada et de ses intérêts nationaux se traduit, fondamentalement, par des opérations relatives à la souveraineté et l'assistance prêtée à d'autres ministères. La souveraineté nationale est telle qu'il faut pouvoir assurer une présence maritime dans nos eaux limitrophes, ce qui comprend une capacité de surveillance, de patrouille et d'intervention.

On connaît la chanson.

Cela suppose l'observation systématique de la zone de responsabilité maritime, la présence physique d'une force ayant la mobilité et la taille nécessaires pour faire respecter les engagements pris et la capacité de contrôler, d'interrompre et de réprimer des activités qui nuisent à nos intérêts maritimes. Or, seule la Marine est en mesure de prendre en charge des opérations de surveillance de grande envergure, de mettre à profit les capacités, y compris les installations essentielles de commandement, de contrôle et de communications, nécessaires à la coordination de cette activité, et de soutenir et d'appliquer les opérations de surveillance dans l'ensemble de nos zones de responsabilité maritimes.

Après l'unification de la flotte de la Garde côtière et de la flotte des pêches, et en réponse à un éditorial publié dans le *Victoria Times-Colonist*, j'ai fait valoir mon point de vue. Je citerai une phrase de ma missive, c'est une phrase que vous devriez, à mon avis, considérer comme importante:

Dans le climat politique que nous connaissons aujourd'hui...

Et, n'oubliez pas, j'ai écrit cela en 1995.

... qui dit souveraineté dit exécution de la loi, ce qui dépend de la surveillance et ce qui relève des unités aériennes de la force navale et maritime, car, pour être tout à fait franc, nous sommes les seuls à pouvoir le faire.

La Marine n'a jamais eu la responsabilité de la surveillance maritime. Le mandat de la Marine consiste à créer et à entretenir les capacités nécessaires pour que la surveillance se fasse. Bien entendu, la Marine et la force aérienne fournissent des éléments suivant un niveau négocié avec d'autres ministères, par exemple, celui des Pêches, pour aider à l'exécution des responsabilités relatives à la surveillance.

Je me rappelle que, à la fin des années 80, au moment où je préparais les documents nécessaires pour que le Cabinet approuve le projet de navire de défense côtière, je me souciais beaucoup du message que nous étions en train d'envoyer avec la fermeture de Summerside et la mise hors service de l'intégralité de notre parc d'aéronefs de défense côtière. Bon nombre d'entre vous vous rappellerez le parc des Tracker qui, à l'origine, partait de Bonaventure. Ces aéronefs fournissaient au ministère des Pêches un excellent service du point de vue de la surveillance.

When the government introduced cost recovery from one department to another, however, the Trackers were priced out of the business. Today, the cost charged to other government departments for Aurora or Arcturus aircraft, beyond the agreed level, approximates \$30,000 per hour of flying. On that basis, it is easy to see why the Department of Fisheries contracts out this activity to provincial airlines. Hence, not only do the navy and supporting air force units not have the responsibility for surveillance, but also we are being priced out of the business.

In that regard, I believe we are likely to see the imminent retirement of the three Arcturus aircraft, which have the potential to be the most effective surveillance platforms in our inventory.

Who is driving the bus? That is an excellent question. I would argue that the navy and the air force own the bus but are not mandated to drive it. They are only allowed to provide the bus to other government departments at exorbitant rates.

Who should drive the bus? Admiral Buck, in his testimony, observed:

Before September 11, it was easy to separate military concerns from civilian security concerns. This is no longer the case.

I would argue that it has not been the case for some time. As I wrote in 1995, in today's political climate sovereignty is all about law enforcement.

In the end, the distinction does not matter, as you need the same bus to defend against both threats. There is only one licensed driver of the bus and that is the navy.

I end this short statement by fully endorsing the recommendations of the September 2002 report. I believe that Recommendation No. 1 and Recommendation No. 2 under "The Committee Specially Recommends" need to be strengthened with respect to the conduct of surveillance. The objective must be that the normal output of maritime surveillance conducted by the Department of National Defence should be sufficient to meet the needs of all government departments.

I was struck by this statement in your September report:

The defence of North America must be as important to Canadians as Americans.

One could add, it must be seen to be as important to Canadians as Americans.

While I have been perhaps remiss in not articulating my support for much of the present work of the IMSWG, our overall progress in the area of maritime security has not been impressive to date. Thank you.

Quand le gouvernement a décidé que les ministères allaient recouvrer le coût des services qu'ils se rendent les uns aux autres, toutefois, les Tracker se sont révélés hors de prix, au point de disparaître. Aujourd'hui, le coût imputé à d'autres ministères pour le travail des aéronefs Aurora ou Arcturus, au-delà du niveau négocié, équivaut à environ 30 000 \$ l'heure de vol. Il n'est donc pas difficile de savoir pourquoi le ministère des Pêches confie cette tâche par contrat à Provincial Airlines. Par conséquent, non seulement la Marine et les unités de soutien de la force aérienne n'ont pas la responsabilité de la surveillance, mais, en plus, notre travail se révèle hors de prix.

Sur ce plan, je crois que nous allons voir bientôt la mise en service des trois aéronefs Arcturus, qui ont la possibilité d'être les instruments les plus efficaces que nous ayons du point de vue de la surveillance.

Qui est au volant de l'autobus? Voilà une excellente question. Je pourrais dire que c'est la Marine et la force aérienne qui sont les propriétaires de l'autobus, mais qui n'ont pas le mandat voulu pour le conduire. Ils ont seulement le droit de fournir l'autobus à d'autres ministères, à des tarifs exorbitants.

Qui devrait conduire l'autobus? L'amiral Buck, dans son témoignage, a fait la remarque suivante:

Avant le 11 septembre, il était facile de dissocier les préoccupations militaires des préoccupations civiles en matière de sécurité. Ce n'est plus le cas.

Je dirais que cela n'est plus le cas depuis un certain temps déjà. Comme je l'ai écrit en 1995, dans le climat politique que nous connaissons aujourd'hui, qui dit souveraineté dit exécution de la loi.

En dernière analyse, la distinction n'est pas importante, car il faut le même autobus pour se défendre contre les deux menaces. Il n'y a qu'un conducteur attitré de l'autobus, c'est la Marine.

Je vais clore ce court exposé en disant que j'appuie sans réserve les recommandations du rapport de septembre 2002. Je crois que la recommandation 1 et la recommandation 2, sous la rubrique «Le comité recommande particulièrement» doivent être renforcées en ce qui concerne l'exécution de la surveillance. L'objectif doit revenir à dire que, dans le cours normal des choses, la surveillance maritime que réalise le ministère de la Défense nationale suffit à répondre aux besoins de tous les ministères.

Un passage en particulier de votre rapport de septembre m'a frappé:

La défense de l'Amérique du Nord doit être aussi importante aux yeux des Canadiens qu'aux yeux des Américains.

On pourrait ajouter: elle doit être perçue comme étant aussi importante aux yeux des Canadiens qu'aux yeux des Américains.

J'ai peut-être été négligent en n'articulant pas le fait que j'appuie une bonne part du travail que fait actuellement le GTISM; dans l'ensemble, les projets que nous avons réalisés dans le domaine de la sûreté maritime n'ont pas été impressionnants. Merci.

The Chairman: Thank you.

Commodore (Retired) Hans Hendel, Consultant, Canadian Forces Staff College, As an individual: I should like to start by giving you a little information as to what I can bring to the discussion here, which is based on my last three years experience at the Canadian Forces College where I have been contracted as a mentor, if you will, for our two most senior courses. One course concerns the operational level and is called the Advanced Military Studies Course. The other course is the National Security Studies Course, which in fact is here in Ottawa today, and that runs for about six months and covers all aspects of national security, both in terms of the local and the international in the broadest sense. After three years of listening to subject-matter experts and, indeed, very senior students at the senior colonel, junior brigadier-general level, I have learned a great deal about national security that I may want to share with you here today.

I had very little time to prepare for this, but I have reviewed your report of September 2002, and I have also reviewed the minutes of the proceedings of your committee's April 7 meeting. I should like to start by offering some observations on both of those documents, as I went through them as a basis for carrying on the discussion and questions later.

First, on your report "Defence of North America: A Canadian Responsibility" — by the way, we did not collaborate for this particular session — I have a similar support for the recommendations that you made on the maritime front. In particular, however, I should point out that I think your Recommendation No. 3 will prove to be quite controversial. That is the one dealing with the multi-departmental operations centres at Halifax and Esquimalt. I will get back to that later because it comes up again.

With respect to the general recommendation of this report calling for a recommendation for a policy to secure our ocean approaches and coastline, I would again agree completely, but I would point out that there is a larger question here, which is the need for a national security policy for which the maritime part is but a component. We can re-examine this question in more detail later, but I would state that this question is on the front burner for many academics within Canada, and we at the college have looked at this in some detail at the National Security Studies Course. In short, we have concluded that there is very much a need for such a policy at the strategic level — a general security policy not a defence policy, not a foreign policy, but a general security policy of which sub-policies such as maritime security can flow.

Le président: Merci.

Le commodore à la retraite Hans Hendel, expert-conseil, Collège d'état-major des Forces canadiennes, témoignage à titre personnel: J'aimerais d'abord vous donner quelques renseignements sur ce que je peux apporter à la discussion, en me fondant sur les trois dernières années que j'ai vécues au Collège des Forces canadiennes, où j'ai été engagé par contrat à titre de mentor, si vous voulez, en rapport avec les deux cours les plus avancés. Un cours en particulier traite du niveau opérationnel. Il s'agit du cours supérieur des études militaires. L'autre cours, c'est le cours des études de sécurité nationale, qui, de fait, se donne ici à Ottawa aujourd'hui et qui s'échelonne sur six mois environ, et couvre tous les aspects de la sécurité nationale, tant pour les affaires locales que pour les affaires internationales au sens plus vaste du terme. Après avoir écouté pendant trois ans les propos des experts en la matière et, de fait, ceux d'étudiants très avancés parmi lesquels des colonels et brigadiers généraux subalternes, j'ai appris beaucoup de choses sur la sécurité nationale, au point où je voudrais peut-être vous en faire part aujourd'hui.

J'ai eu peu de temps pour me préparer à mon témoignage, mais j'ai examiné votre rapport de septembre 2002; j'ai examiné aussi le compte rendu des délibérations de votre comité le 7 avril. J'aimerais d'abord formuler quelques observations à propos de ces documents, car je les ai considérés comme le noyau autour duquel viendraient s'articuler la discussion et les questions subséquentes.

Premièrement, votre rapport — «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne» — soit dit en passant, nous n'avons pas collaboré en ce qui concerne cette séance particulière —, j'ai produit un rapport semblable pour les recommandations que vous avez formulées à propos du front maritime. En particulier, je tiens à souligner que, à mon avis, votre troisième recommandation se révélera très controversée. C'est celle où il est question d'établir des centres d'opérations multiministérielles à Halifax et à Esquimalt. J'y reviendrai plus tard, car la question va surgir de nouveau.

Pour ce qui est de la recommandation générale où les auteurs préconisent une politique de défense de nos approches océaniques et de nos côtes, je dirais encore une fois que je suis tout à fait d'accord, mais je signalerais qu'il y a une plus grande question en jeu ici, soit la nécessité d'adopter une politique de sécurité nationale dont le volet maritime ne serait qu'un élément. Nous pouvons réexaminer la question davantage plus tard, mais je dirais que c'est cette question qui est à l'avant-plan dans l'esprit de nombreux savants au Canada, et que nous, au collège, l'avons approfondie quelque peu dans le cadre du cours des études de sécurité nationale. En bref, nous avons conclu qu'une telle politique s'impose tout à fait au niveau stratégique — une politique de sécurité générale et non pas une politique de défense, et non pas une politique étrangère, mais une politique de sécurité générale qui déboucherait sur des politiques annexes comme une politique de sécurité maritime.

With respect to the record of proceedings of April 7 meeting on this committee, I also have a few observations that you may wish to pursue in the question period.

The first one is on Senator Banks' questions of who is driving the bus. That is an outstanding question. I believe it was raised in the context of the Interdepartmental Marine Security Working Group, which was discussed earlier here today, which has 17 members of various departments and agencies trying to work the problem. It is absolutely appropriate to ask who is driving the bus. I can get into that a little more later. I suspect the various answers provided so far to that question on April 7 certainly were less than satisfying. It is, however, a question that must be answered in policy and implemented through strategy. In military terms, it is a question of command and control, and there is a need for a command system designed specifically for the maritime security mission.

This leads to my second observation regarding the chair's puzzlement over the apparent duplication of command centres. Again, I believe it was Senator Banks who said "Here a centre, there a centre, everywhere a centre." Actually, it gets worse. You were talking about the operational level, I presume, but at the strategic level, it is overlaid by yet other centres such as the one at CSIS, at the RCMP, the one at DND and the one at OCIEP, among others.

That aside, I should like to return to your Recommendation No. 3 for the multi-departmental command centre. While this recommendation, in my view, makes much sense, if it is properly thought out and acted upon, it will likely cause much anxiety, for it is potentially threatening to the existing order of things. During the questions, I can provide you a conceptual framework that might be a basis for further work in this regard that has been explored at the college.

My third observation has to do with the civilian fleet and particularly the Canadian Coast Guard. First, I would agree that the Osbaldeston-type studies ought to occur regarding civilian fleets but with the caveat that first there must be a policy — a policy that in part provides our Coast Guard a new mandate, a mandate worthy of the name "Coast Guard."

Anecdotally, when you mention the Osbaldeston report, naval colleagues go apoplectic with fear that somehow our navy will be turned into a Coast Guard, or conversely that the Coast Guard, with all its problems, will be subsumed by the navy with concomitant budgetary implications. I personally am not that concerned on that issue because I think Canadians clearly understand what a navy is for. It is not for lobbing cruise missiles at lobster poachers at Burnt Church. However, the Coast Guard is another matter. An armed Coast Guard is a much more

Quant au compte rendu des délibérations du comité le 7 avril, j'ai également quelques observations à formuler, auxquelles vous allez peut-être vouloir donner suite pendant la période des questions.

La première concerne les questions du sénateur Banks à savoir qui est au volant de l'autobus. Voilà une question extraordinaire. Je crois qu'elle a été soulevée dans le contexte d'une discussion sur le Groupe de travail interministériel de la sûreté maritime, dont il a été question plus tôt aujourd'hui, ici même, et qui compte 17 membres des divers ministères et organismes, qui essaient de régler le problème. Il est tout à fait pertinent de demander qui conduit l'autobus. Je peux approfondir la question un peu plus, plus tard. Je soupçonne que les diverses réponses données jusqu'à maintenant, celles qui ont été évaluées le 7 avril, sont certainement insatisfaisantes. Tout de même, il faut répondre à une question sous la forme d'une politique et par l'instauration d'une stratégie. En termes militaires, c'est une question de commandement et de contrôle, et il faut un système de commandement conçu pour la mission de sûreté maritime.

Cela m'amène à formuler ma deuxième observation concernant l'étonnement du président quant au dédoublement apparent des centres de commandement. Encore une fois, je crois que c'est le sénateur Banks qui a dit: «Voici un centre, et un autre centre encore, et voici encore un autre centre.» En fait, c'est pire encore que cela. Vous parliez du niveau opérationnel des activités, je présume, mais au niveau stratégique il vient se greffer d'autres centres encore comme celui du SCRS, celui de la GRC, celui du MDN et celui du BPIECIP entre autres.

Cela dit, j'aimerais revenir à la recommandation n° 3 en ce qui concerne les centres de commandement multiministériels. À mon avis, cette recommandation a beaucoup de sens, mais si elle est mal conçue et mal appliquée, elle sera probablement à l'origine de beaucoup d'anxiété, car c'est une menace pour l'ordre actuel des choses. Durant la période de questions, je peux vous donner un cadre conceptuel qui pourra servir de point de départ à l'approfondissement des travaux à cet égard, que nous avons explorés au collège.

Ma troisième observation se rapporte à la flotte civile et particulièrement à la Garde côtière canadienne. Premièrement, je suis d'accord pour dire qu'il devrait y avoir des études du type de ce dont il est question dans le rapport Osbaldeston en ce qui concerne les flottes civiles, mais sous réserve qu'il y ait d'abord et avant tout une politique — une politique qui, en partie, confère à notre Garde côtière un nouveau mandat, mandat digne de l'appellation «Garde côtière».

Soit dit en passant, quand on mentionne le rapport Osbaldeston, les collègues de la Marine font une crise d'apoplexie, craignant que, d'une manière ou d'une autre, la Marine soit transformée en Garde côtière ou, inversement, que la Garde côtière, avec tous les problèmes qu'elle a, soit attribuée de force à la Marine avec les conséquences budgétaires que cela comporte. Personnellement, je ne me soucie pas tant de cette question: je crois que les Canadiens comprennent bien ce à quoi sert une marine. La Marine ne sert pas à lancer des missiles de

cost-effective means of interdicting vessels of interest close to our shores than the more costly destroyer or frigate, as Admiral Buck mentioned on April 7.

That concludes my opening remarks. I hope they stimulate some discussion.

The Chairman: You referred in your remarks to Recommendation No. 3, which was greater cooperation and coordination with U.S. counterparts. Did you intend Recommendation No. 6, which was the establishment of multi-departmental operations centres at Halifax and Esquimalt capable of collecting, analyzing, et cetera?

Cmdre Hendel: The latter is correct. It is mentioned as No. 3 in my document.

Senator Day: It is the second No. 3.

The Chairman: We have different documents, but we are on the same page.

Senator Day: I should like to go to that recommendation No. 3, if I could, but first let me thank you and ask you to thank the Canadian Forces College for bringing the class on national security studies to the Senate on Friday. I enjoyed very much the session I had with the officers in the afternoon in the Senate Chamber. It was very much appreciated that you recognized the Senate. We talked about some of our reports at that time. We appreciate that. If you have any feedback from any of your classmates with respect to any of the reports that I gave them at that time, we would certainly appreciate hearing from you at any time in that regard.

Cmdre Hendel: I can tell you already that the feedback was extremely positive. It was viewed as a very useful session.

Senator Day: I should like you to expand on our second Recommendation No. 3. Both of you were here and heard the discussion that we had in the earlier session in terms of the existing naval establishments in Halifax and Esquimalt with respect to communications and gathering of information and the understanding of our previous witness that the expanded maritime information requirements that were announced by Transport Canada and the Minister of Transport, Mr. Collenette, in terms of ships notifying Canadian authorities that they are coming into our waters or will be coming into our waters within a certain number of hours is being gathered by Esquimalt and Halifax, depending on which coast you are at, and presumably those navy establishments are then disseminating that information. Do you not see a possibility of those establishments at Esquimalt and Halifax growing into multi-departmental information gathering points and potentially growing into a command and control centre for naval operations and shipping operations?

croisière aux voleurs de trappes à homards à Burnt Church. Tout de même, la Garde côtière est une autre question. Avoir une garde côtière armée est une façon beaucoup plus rentable d'intercepter des vaisseaux qui nous intéressent près de nos côtes, en comparaison avec le destroyer, qui coûte cher, ou la frégate, comme l'amiral Buck a pu le dire le 7 avril.

Voilà qui conclut mes remarques préliminaires. Je souhaite qu'elles servent à stimuler un certain débat.

Le président: Vous avez parlé de la recommandation n° 3, qui favorise la coopération et la coordination avec nos homologues américains. Est-ce que vous vouliez dire la recommandation n° 6, qui consiste en l'établissement de centres d'opérations multiministériels à Halifax et à Esquimalt, centres capables de recueillir des données, de les analyser, et cetera?

Cmdre Hendel: C'est correct dans le dernier cas. C'est le numéro trois dans mon document.

Le sénateur Day: C'est le deuxième numéro trois.

Le président: Nous n'avons pas les mêmes documents, mais nous sommes à la même page.

Le sénateur Day: J'aimerais aborder la question de la recommandation n° 3, si vous le permettez, mais d'abord, permettez-moi de vous remercier et de remercier le Collège des Forces canadiennes d'avoir fait venir au Sénat, vendredi, les étudiants inscrits au cours des études de sécurité nationale. J'ai beaucoup apprécié la séance que nous avons tenue avec les officiers, l'après-midi, dans la salle du Sénat. Le fait que vous ayez reconnu le Sénat a été apprécié au plus haut point. Nous avons parlé à ce moment-là de certains de nos rapports. Nous apprécions cela. Si l'un quelconque de vos compagnons de classe a des informations à nous donner au sujet de l'un quelconque des rapports que je leur ai remis à ce moment-là, nous allons certainement l'apprécier.

Cmdre Hendel: Je peux vous dire déjà que la réaction a été extrêmement positive. Cela a été considéré comme une séance très utile.

Le sénateur Day: J'aimerais obtenir de votre part des précisions sur notre deuxième recommandation n° 3. Vous étiez là tous les deux, vous avez entendu la discussion que nous avons eue pendant la séance antérieure sur les établissements navals existants à Halifax et à Esquimalt en ce qui concerne les communications et la collecte d'informations, et ce qu'a pu nous dire un témoin précédent, soit que les renseignements maritimes supplémentaires annoncés par Transports Canada et le ministre des Transports, M. Collenette, quant à savoir que les navires signalent aux autorités canadiennes quand ils arrivent dans nos eaux ou quand ils vont le faire d'ici un certain nombre d'heures, — l'information est recueillie par les gens à Esquimalt et à Halifax, selon la côte où vous vous trouvez, et, nous devons le présumer, ces établissements de la Marine diffusent alors l'information en question. Ne voyez-vous pas la possibilité que ces établissements, à Esquimalt et à Halifax, deviennent des centres de convergence multiministériels pour l'information et peut-être un centre de commandement et de contrôle pour les opérations navales et les opérations de navigation?

Cmdre Hendel: I think there is a great potential there. Much has already been done. The problem, if there is a problem, is that there is no formal mandate and, therefore, there is no plan of how you develop this. On the initiative of my erstwhile boss to my right, contacts with other government departments were made in this regard as long as 10 years ago vis-à-vis the RCMP, the Coast Guard, the Vessel Traffic Management System and so forth.

At the operational level, there is clearly the desire to get as much information into those centres, to fuse it, to share that information with the relevant other government agencies and departments that have a stake to play in national security in terms of the surveillance and patrol and control of our shorelines, but that is essentially not formally mandated. Clearly, whenever someone goes to those centres from National Defence Headquarters or elsewhere for other government departments, the reaction is one of surprise. They are impressed by what is there and the potential for it to be used for not only defence means but for security writ large.

Absolutely, I say that that recommendation is right on the money. However, the difficulty will be that the other government departments and agencies who also have valid reasons for their own centres for the other aspects of their mandates will find it difficult to provide the staff, the expertise and the connectivity in terms of communications, in particular, data systems and so on, so as to properly fuse all information there.

Senator Day: We can make it happen though.

Cmdre Hendel: That comes back to my overriding recommendation here that somehow we need to address the issue of a national security strategy, which derives from policy. The days are gone when you can have a defence white paper and a foreign policy white paper and try to meld them together.

If you take the clock back about 10 years, as honourable senators will recall, there was a special Senate parliamentary committee that looked at the entire question of security in the post-Cold War era. That report, in my view, could have been the basis for a sound security policy for Canada.

As honourable senators will also recall, the two white papers that immediately followed were separate. The defence white paper came out before the foreign policy white paper, which some found rather interesting. In today's environment, where we are about to undergo a regime change in this country and where the issues of terrorism have focused our attention on security writ large, would it not be perhaps useful to resurrect such a combined House of Commons and Senate committee to lay the groundwork for a security policy for Canada that could then be turned into a

Cmdre Hendel: Je crois qu'il y a là tout un potentiel. On a déjà fait un travail considérable. Le problème, si tant est qu'il y a un problème, c'est qu'il n'existe aucun mandat officiel à cet égard et, par conséquent, il n'y a pas de plan quant à savoir comment il faut échafauder cela. À l'instigation de mon ancien patron, qui se trouve ici à ma droite, nous avons communiqué avec d'autres ministères à cet égard, il y a même dix ans de cela, en ce qui concerne la GRC, la Garde côtière, le système de contrôle de la circulation maritime et ainsi de suite.

Du point de vue opérationnel, la volonté est manifeste de retransmettre la plus grande quantité possible d'information à ces centres, à fusionner cela, à diffuser l'information à l'intention des autres ministères et organismes touchés, qui ont un rôle à jouer dans la sécurité nationale en ce qui concerne la surveillance et les patrouilles et le contrôle de nos côtes, mais cela, pour l'essentiel, n'est pas énoncé dans un mandat en bonne et due forme. Manifestement, quand quelqu'un s'adresse à un de ces centres depuis le quartier général de la Défense nationale ou d'ailleurs, dans le cas des autres ministères, la réaction, c'est de l'étonnement. Les gens sont impressionnés par les centres en question et les possibilités que présentent ceux-ci non seulement sur le plan de la défense, mais aussi sur celui de la sécurité au sens large du terme.

Absolument, je dirais que la recommandation est parfaitement indiquée. Tout de même, la difficulté à cet égard résidera dans le fait que les autres ministères et organismes, qui peuvent avoir des raisons valables de fonctionner avec leurs propres centres en rapport avec d'autres aspects de leur mandat, éprouveront de la difficulté à prévoir le personnel, l'expertise et la connectivité nécessaires du point de vue des communications, en particulier, des systèmes de données et ainsi de suite, pour que toute l'information y soit fusionnée là.

Le sénateur Day: Nous pouvons tout de même nous organiser pour que cela se fasse.

Cmdre Hendel: Cela me ramène à ma recommandation principale: d'une manière ou d'une autre, il nous faut une stratégie de sécurité nationale qui découle de la politique de sécurité nationale. L'époque où il était possible d'avoir un livre blanc sur la défense et un livre blanc sur la politique étrangère, puis d'essayer de les faire converger est révolue.

Si on remonte dix ans plus tôt, comme les honorables sénateurs s'en souviendront, il y a eu un comité parlementaire spécial du Sénat qui s'est penché sur toute la question de la sécurité dans l'ère consécutive à la Guerre froide. À mon avis, ce rapport aurait pu servir de point de départ à une bonne politique de la sécurité pour le Canada.

Comme les honorables sénateurs s'en souviendront aussi, les deux livres blancs qui ont été publiés par la suite étaient distincts. Le livre blanc sur la défense a été publié avant le livre blanc sur la politique étrangère, ce que d'aucuns ont trouvé assez intéressant. Dans le contexte d'aujourd'hui, où il faut entreprendre un changement de régime au pays et où les questions relatives au terrorisme ont servi à canaliser notre attention sur la sécurité au sens large du terme, ne serait-ce pas utile, peut-être, de ressusciter ce comité mixte de la Chambre des communes et du Sénat et de lui

strategy that can be given to the operational level? I am sure they would be more than willing to implement that strategy for Canada and Canadians.

Senator Day: Mr. Johnston, did you have a response to that?

RAdm Johnston: Wishing does not make it so. In the time frame we were on on the West Coast, in the 1994 white paper we recommended an increased emphasis on sovereignty. I believe we took it seriously. We implemented regimes of sovereignty controls. We brought Auroras in from 800 miles off the coast, down to the coastline. We made a division between the amount of time we spent flying operationally doing patrols and training. In the past, there was almost 100 per cent training. We brought in the RCMP. We had a coastal watch program. The 1-800 number for coastal watch rang in my operation centre. We had an RCMP liaison officer. We moved the operation centre up to co-locate it with the rescue coordination centre so the Coast Guard and navy operation centres could talk together and ask questions like, "We have a vessel traffic management radar at Tofino, looks out 50 miles, why can I not see those contacts in my headquarters?" The short answer to all of this in many respects was, "It is not your job." I personally believed it should have been.

In many respects, I am not convinced that we need a new national security policy. What we need is a mandate for the Department of National Defence to put in the fundamental underpinning for the whole issue of maritime security, which is responsibility for surveillance.

Enforcement, in many respects, is much easier because you know what you are dealing with. You can sit down in a committee format beforehand and set out how you will coordinate, who will take the lead role, et cetera. However, someone must ring that bell that something is taking place and fundamentally ensure that everyone is informed, brought together and the lead government department, if it is RCMP, gets on board a ship or helicopter and off you go. I do not think it is necessarily rocket science in that context.

Senator Day: If we had what Mr. Hendel was just referring to as a maritime security policy and if the role of the Armed Forces was spelled out in that, then you would not have this difficulty that you have pointed out so clearly to us of the death of the trackers, of the cost recovered between departments, because you would have a defined role and this would be part of the defined role.

RAdm Johnston: When you have a defined role you have to then take that role in the context of your other roles, make priorities and establish a balance of where you employ your assets.

demander de poser les fondements d'une politique de sécurité pour le Canada, ce qui pourrait alors donner lieu à une stratégie qui s'appliquerait au plan opérationnel? Je suis sûr que les responsables seraient fins prêts à instaurer cette stratégie pour le Canada et pour les Canadiens.

Le sénateur Day: Monsieur Johnston, que pensez-vous de cela?

Cam Johnston: Il y a loin de la coupe aux lèvres. Compte tenu du délai que nous avions sur la côte Ouest... dans le livre blanc de 1994, nous avons recommandé de mettre l'accent davantage sur la souveraineté. Je crois que nous avons pris la question au sérieux. Nous avons instauré des régimes de contrôles de souveraineté. Nous avons fait venir des Aurora depuis 800 milles de la côte, et le long de la côte. Nous avons divisé le temps consacré aux patrouilles opérationnelles et à l'entraînement. Par le passé, c'était de l'entraînement à presque 100 p. 100. Nous avons sollicité l'apport de la GRC. Nous avons eu un programme de surveillance de la côte. Le numéro 1-800 de la surveillance côtière déclenchait la sonnerie dans mon centre d'opération à moi. Nous avons recouru à un agent de liaison de la GRC. Nous avons réinstallé le centre d'opération aux côtés du centre de coordination des sauvetages, pour que les centres d'opération de la Garde côtière et de la Marine puissent se parler et poser des questions comme: «Nous avons un radar pour la gestion de la circulation maritime, à Tofino, cela se trouve à 50 milles; pourquoi n'est-il pas possible pour moi de voir ces gens chez nous?» Pour être bref, la réponse à tout cela, à bien des égards, était la suivante: «Ce n'est pas votre travail.» Personnellement, j'étais d'avis que cela aurait dû l'être.

À bien des égards, je ne suis pas convaincu du fait que nous ayons besoin d'une nouvelle politique de sécurité nationale. Ce qu'il nous faut, c'est un mandat du ministère de la Défense nationale pour jeter, fondamentalement, les fondements de toute cette question de la sécurité maritime, ce qui revient à une responsabilité à l'égard de la surveillance.

L'exécution de la loi, à bien des égards, représente une tâche plus facile, parce qu'on sait ce à quoi on a affaire. Les gens peuvent se réunir en comité avant et établir comment le travail sera coordonné, qui aura le premier rôle et ainsi de suite. Tout de même, il faut que quelqu'un sonne le carillon et dise qu'il y a quelque chose qui se passe et, fondamentalement, s'assure que tout le monde est renseigné, bien réuni et que le premier ministère responsable, s'il s'agit de la GRC, fait intervenir un bateau ou un hélicoptère — et voilà, c'est parti. Dans le contexte, je suis d'avis que ce n'est pas vraiment d'astrophysique dont il s'agit ici.

Le sénateur Day: Si nous disposions de ce que M. Hendel vient de qualifier de politique de sécurité maritime et si le rôle des forces armées y était énoncé, vous n'auriez pas eu cette difficulté que vous nous avez si bien expliquée, le déclin des Tracker, les sommes d'argent récupérées entre ministères, car votre rôle aurait été défini et que cela aurait fait partie du rôle ainsi défini.

Cam Johnston: Quand on vous donne un rôle bien défini, il faut situer ce rôle dans le contexte des autres rôles qui vous reviennent, établir un ordre de priorité et trouver le juste équilibre nécessaire pour bien utiliser vos biens.

I do not have a great deal of difficulty at the moment with ships being deployed in the Middle East. I have a bit of difficulty with Aurora aircraft being deployed in the Middle East when we have so few assets to conduct basic surveillance at home.

In the context of what you might all call priority roles, such as maritime security, I could see very different decisions being made as to the price you have to pay for taking this asset and sending it offshore. The entire Canadian Forces today is almost like foreign aid. It is something that you give to others to do things for them. It is difficult to justify to Canadians the importance of those assets, such that if they stop doing something someone will pay the price. It has been very instructive to see the direction this group has been heading and perhaps making some changes there.

Senator Day: With respect to your recommendation to add to — and I think it is a good recommendation — the recommendations we have made, your suggestion is that it should be part of the normal output of maritime surveillance, as opposed to being asked from time to time to do it.

When we were out West, we visited with a maritime air unit. We were told that because of a lack of operational planes not only were they lucky to get to the North once a year but also they were not doing surveillance along the West Coast of the United States frequently enough to, say, see a ship loaded with illegal immigrants. A ship such as that could easily approach the coast between the times they were there.

Do you confirm that to be your understanding of the situation at the present time?

RAdm Johnston: I believe it was somewhat better going back six or seven years. Certainly, there is a scarcity of resources. In the post-9/11 climate, I am not that fussed about the North right now. There are many more immediate problems to the south — to wit, the entrance into the Strait of Juan de Fuca.

We have the Buffalo aircraft, which is probably the best surveillance aircraft for the West Coast, for all those inshore passages, inside Vancouver Island and the Queen Charlottes. It is an aircraft that flies low, slow and sees things. Once we get the new search and rescue helicopters fully deployed, I would hate to see the Buffalo fleet perhaps be paid off. I would far rather see those resources.

The two surveillance dimensions, as you heard, are entirely different on the East Coast and the West Coast. We can elaborate on that. However, right now they are really short of resources out West.

Je ne suis pas vraiment contre l'idée de déployer des navires au Moyen-Orient, comme on le fait en ce moment. Par contre, je ne suis pas très d'accord avec l'idée de déployer des avions Aurora au Moyen-Orient à un moment où les moyens manquent pour exercer une surveillance de base chez nous.

Par rapport à ce qu'on pourrait qualifier de rôles prioritaires, par exemple la sécurité maritime, j'envisagerais que des décisions très différentes soient prises quant au prix qu'on est prêt à payer pour prendre un tel élément et le déployer à l'étranger. De nos jours, les Forces canadiennes dans leur entier sont presque assimilables à de l'aide étrangère. C'est quelque chose que l'on prête aux autres, pour agir en leur nom. Il est difficile de justifier auprès des Canadiens l'importance de ces éléments, à savoir que ces gens cessent d'agir ainsi, quelqu'un va payer le prix. Il a été très enrichissant de constater l'orientation que prend ce groupe et les modifications qu'on apporte peut-être ici.

Le sénateur Day: Pour ce qui est du fait que vous recommandez d'ajouter — et je crois que c'est une bonne recommandation — les recommandations que nous avons formulées, vous proposez que cela devrait faire partie du travail normal de surveillance maritime, par opposition à une tâche ponctuelle.

Au moment où nous étions dans l'Ouest, nous avons rendu visite à une unité de l'aéronavale. On nous a dit que, faute d'avions en état de fonctionner, non seulement nous étions chanceux d'aller dans le Nord une fois par année, mais en plus nous n'exercions pas de surveillance le long de la côte ouest des États-Unis à une fréquence qui permettrait, disons, de repérer un navire bondé d'immigrants illégaux. Un tel navire pourrait facilement s'approcher des côtes entre les moments où les patrouilles se font.

Pouvez-vous confirmer que la situation est bien comme cela en ce moment?

Cam Johnston: Je crois que c'était un peu mieux il y a six ou sept ans. Certes, les ressources se font rares. Depuis le 11 septembre, le Nord ne m'inquiète pas tant. Il y a des problèmes plus immédiats à régler au Sud — justement, l'entrée du détroit de Juan de Fuca.

Nous avons l'aéronef Buffalo, probablement le meilleur aéronef de surveillance qui peut être utilisé sur la côte ouest, pour tous ces passages dans la zone littorale dans l'île de Vancouver et dans les îles de la Reine-Charlotte. C'est un aéronef qui peut voler lentement, à basse altitude, et repérer des choses. Cela me ferait mal de voir, une fois les hélicoptères de recherche et de sauvetage tous déployés, la disparition de la flotte des Buffalo. J'aimerais bien mieux voir ces ressources-là.

Les deux dimensions que prend la surveillance, comme vous avez pu l'entendre, sont entièrement différentes suivant qu'on se trouve sur la côte Est ou sur la côte Ouest. Nous pouvons approfondir cette question. Tout de même, en ce moment, les ressources manquent vraiment dans l'Ouest.

The coastal defence vessels, by the way, are much more useful out West than they are in the East. On the other hand, in the St. Lawrence and the Great Lakes, the coastal defence vessels are ideal.

Senator Day: Finally, I should like to hear your thoughts on the role from a ship asset point of view. We heard Admiral Buck indicating that the navy's traditional role is a deep-sea role and an international role, and not so much a coastal defence role.

Mr. Haydon finally came around to say that he felt we could go either way, as long as there were the proper assets and a proper, defined role for each. He indicated that he felt that if the navy had the proper number of personnel and the proper equipment they could operate like Australia, which looks after both coastal defence and deep-sea activities. Could you comment on the most desirable way for Canada to go?

RAdm Johnston: It depends on priorities. I used to like to talk in terms of sovereignty operations, theatre operations and contingency operations. Between sovereignty and contingency operations, to my mind your responsibilities at home are your first responsibilities. The resources you need for that are dedicated to that. What is left over is available to the government for deployment on contingency operations, if that is required. There is really not a contradiction at all.

Cmdre Hendel: It is a policy decision. If it is an issue that we are not able with our deployed forces and our forces at home to do sufficient surveillance and patrol of our own coastlines, and if it is an issue of getting more of that capability in a reasonable time frame, then it is quite reasonable to throw some money at that problem and, perhaps, give our Coast Guard an interdiction, boarding and arrest capability, perhaps in conjunction with the RCMP. I believe they had something similar some time ago. If memory serves, Coast Guard cutters that I remember seeing — and I believe they were called R-boats — were armed. At some point or other, our Coast Guard was a coast guard. However, I believe that has atrophied over time.

If there is a short-term requirement on the basis of a threat assessment that says, "We need to do more vis-à-vis the coastal patrol and interdiction, and we also do not want to give up our international role in terms of reflecting Canadian values and interests abroad," then probably the most cost-effective way of increasing that local requirement is to use the Coast Guard, stand up a new capability, expand the MCDV fleet, or something of that sort.

In the balance of things, once the staff had done their work and you decided on how expensive a frigate with a helicopter is versus a series of smaller vessels, then perhaps you must put up with that less than 100 per cent capability. Yes, they do not have the endurance or reach and they can be uncomfortable. However, for

Les navires de défense côtiers, soit dit en passant, sont nettement plus utiles dans l'Ouest que dans l'Est. Par ailleurs, dans la voie du Saint-Laurent et dans les Grands Lacs, les navires de défense côtiers sont idéaux.

Le sénateur Day: Enfin, j'aimerais savoir quel rôle vous envisagez pour les navires. J'ai entendu l'amiral Buck signaler que le rôle traditionnel de la Marine se joue en eaux profondes et comporte une dimension internationale, et non pas tant une défense côtière.

M. Haydon a fini par dire que, selon lui, nous pourrions opter pour l'une ou l'autre des solutions, à condition de se doter de moyens conséquents et de bien définir le rôle de chacun. Il a souligné que si la Marine avait le personnel voulu et le matériel voulu, elle pourrait fonctionner comme cela se fait en Australie, où la Marine s'occupe à la fois de la défense côtière et des activités en haute mer. Pourriez-vous dire quelle serait la voie la plus souhaitable pour le Canada?

Cam Johnston: Cela dépend des priorités établies. À une certaine époque, j'aimais parler de protection du territoire, d'intervention sur le théâtre des opérations et d'opérations de contingence. Avec la protection du territoire et les opérations de contingence, à mes yeux, les responsabilités chez soi passent en premier. Les ressources qu'il faut y sont consacrées. Ce qu'il reste est à la disposition du gouvernement en vue d'un déploiement dans le cadre des opérations de contingence. Il n'y a pas de contradiction là dedans, pas du tout.

Cmdre Hendel: C'est la politique qui détermine la décision. Si ce dont il s'agit, c'est que nous ne sommes pas en mesure, avec nos forces déployées et nos forces chez nous, de prendre en charge une surveillance et des patrouilles suffisantes le long de nos propres côtes, et s'il s'agit de se donner davantage les moyens de le faire dans un délai raisonnable, alors il est tout à fait raisonnable de sortir le chéquier et de, peut-être, donner à notre Garde côtière la possibilité d'intercepter les vaisseaux, de les arraisonner et de procéder à des arrestations, peut-être de concert avec la GRC. Je crois qu'une formule semblable a été appliquée il y a quelque temps. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, les garde-côtes de la Garde côtière que je me souviens d'avoir vus — et je crois qu'on les appelait les R-boats — étaient armés. À un moment donné, notre garde côtière était une garde côtière. Toutefois, cela s'est atrophie au fil du temps.

Si, dans une perspective à court terme, compte tenu d'une menace pressentie, il faut en faire plus en ce qui concerne les patrouilles côtières et l'interception, sans toutefois renoncer au rôle international que nous jouons pour ce qui est de refléter les valeurs canadiennes et les intérêts du Canada à l'étranger, alors la façon qui est probablement la plus rentable d'accroître cette exigence locale consiste à employer la Garde côtière, à établir une nouvelle fonction, à donner de l'expansion au Projet de navires de défense côtière, quelque chose du genre.

Tout bien considéré, une fois que le personnel a fait son travail et que vous avez déterminé à quel point il est coûteux de disposer d'une frégate avec un hélicoptère, plutôt que d'une flotte de petits bateaux, alors il faut peut-être s'accommoder d'une capacité de surveillance qui est inférieure à 100 p. 100. Oui, ces bateaux n'ont

the purpose of the kind of things you will probably do in the contiguous waters off our coast, out to 24 miles, if you have a couple of Coast Guard cutters up and down the coast, perhaps on other duties, and the policy was such that you respond to a call from the operation centre in Esquimalt to intercept such and such a contact in such and such a position, then you put aside what you are doing and go out there and do it. That is certainly a cost-effective and reasonable approach to the problem in the short term.

Senator Day: I understand that, at the present time, the maritime coastal defence vessels are manned primarily by reservists. Would you see that as a potential expanded role for reservists?

Cmdre Hendel: There is no reason why it could not be. There is a bit of a misnomer here. Some people call these vessels minesweepers, while others call them training vessels. I was there when the requirements for these vessels were written. They were to be multipurpose vessels. They were not perfect vessels by any means; they were a compromise. They had three roles. They were to play the mine counter and route survey roles. They had the training role because we were going to do away with the fourth squadron of destroyers, which are expensive training platforms, and we were going to buy some simulators. Thus, there was some element of training required. They also had the coastal patrol role. Those were the roles under which the naval architects designed those vessels. Are they perfect for anyone of those or in combination? No. We did not have the money. They are very useful.

RAdm Johnston: That is in today's context where the emphasis on coastal patrol is fairly modest. If you ratchet that up to a significant level and those vessels undertake a serious responsibility in coastal patrol, the operational tempo would go up and the demand on the reservist would increase. A reservist who is on a ship fulltime is really no different from an active member of the navy. That is really where Mr. Haydon was coming from, to a degree. You must be somewhat careful about how much of a demand you can place on the reservist who, after all, theoretically, is contributing a certain modest amount of his time each year to naval duty.

Senator Forrestall: I want to draw on your combined experience. We have the dilemma in that we need some kind of an organization, a body that can be the linkage, the executive command for this group. Thus far, we have a maritime role being participated in by virtually 16 different government departments, including National Defence, the Coast Guard, and Fisheries and Oceans. If you had to describe the bus driver, and it was not going to be the navy, how would you describe the body that would run this type of whatever it is we are trying to do to satisfy our neighbours, to send them good, clean product and what not? How

pas l'endurance ou la portée nécessaire et ils peuvent être inconfortables. Tout de même, étant donné le genre de travail que vous envisagez probablement, dans les eaux limitrophes, jusqu'à 24 milles de la côte, si vous avez quelques garde-côtes qui longent le littoral, peut-être en faisant d'autres tâches, et que la politique est telle que, en réponse à un appel du centre d'Esquimalt, vous interceptez tel ou tel bateau dans telle ou telle position, alors vous mettez de côté la tâche que vous étiez en train de faire et vous allez intercepter le bateau. Voilà certes une façon rentable et raisonnable d'aborder le problème à court terme.

Le sénateur Day: En ce moment, ce serait surtout des réservistes qui se trouvent à bord des vaisseaux de défense côtière. Croyez-vous qu'il peut y avoir là un rôle élargi pour les réservistes?

Cmdre Hendel: C'est évidemment possible. Il faut faire attention au mot employé. Certaines personnes disent qu'il s'agit de dragueurs de mine, alors que d'autres parlent de bateaux-écoles. J'étais là à l'époque où les exigences ont été établies à leur égard. Les bateaux devaient servir à de multiples tâches. Ils ne pouvaient d'aucune façon être considérés comme parfaits; ils représentaient un compromis. Ils jouaient trois rôles. Ils devaient servir à repérer les mines et à faire le levé des fonds marins. Ils avaient un rôle d'entraînement parce que nous devions nous débarrasser du quatrième escadron de destroyers, véhicules coûteux pour l'entraînement, et que nous devions acheter des simulateurs. Il fallait donc un élément d'entraînement. Il y avait aussi la patrouille des côtes. C'est en fonction de ces rôles que les architectes de la Marine ont conçu ces vaisseaux. Permettent-ils d'exécuter à la perfection l'une quelconque de ces tâches, ou une combinaison de ces tâches? Non. Nous n'avions pas l'argent voulu. Ils demeurent très utiles.

Cam Johnston: C'est dans le contexte que nous connaissons aujourd'hui, où l'attention accordée à la patrouille des côtes est assez modeste. Si on augmente cela de quelques crans et que les vaisseaux assument une importante responsabilité en ce qui concerne les patrouilles côtières, le tempo opérationnel s'accroît, et les attentes face aux réservistes s'accroissent. Le réserviste qui travaille à bord d'un bateau à temps plein, de fait, ne diffère pas vraiment du membre actif de la Marine. C'est là, en vérité, où M. Hendel veut en venir, jusqu'à un certain point. Il faut se soucier un peu de l'ampleur de la tâche que l'on décide de confier à un réserviste qui, après tout, sur le plan théorique, consacre une part modeste de son temps, tous les ans, aux activités navales.

Le sénateur Forrestall: Je veux faire appel à l'expérience combinée des témoins. Nous nous trouvons devant un dilemme: il nous faut une sorte d'organisation, un organisme qui peut servir de pont, un commandement exécutif pour ce groupe. Jusqu'à maintenant, le rôle maritime suppose la participation de presque 16 ministères différents, dont la Défense nationale, la Garde côtière et Pêches et Océans. S'il faut décrire celui qui est aux commandes de l'autobus, et ce ne sera pas la Marine, comment décririez-vous l'organisme qui dirigerait ce truc, enfin, que nous essayons de faire pour satisfaire nos voisins, pour leur

do we put this together? How do we sort it out in our minds? Who should be on this? How do you get the political, departmental, public mix that is appropriate and that, above all, is quick?

Without dwelling upon it, we have off the coast right now a potentially serious situation. I am not sure who is driving that bus. I know who owns the vessel that is alongside. I do not know where that vessel is tonight. I do not know what progress is being made. There is a blanket of secrecy. That does not bother me. What bothers me is that there is nobody who I could turn to and say, "Hey, is everything okay?" Are you in charge? Do you have control of this situation?"

I do not really need to know the details; I just need to feel safe. By the heavens above, I do not feel very safe with the maritime group they have in place now. I do not know who the policemen in that group are. Who should have the authority to arrest and to speak to Canadians? Who should have the enormous responsibility of deciding what Canadians should know or should not know?

Do you have any concept or any ideas? Have you sat around and mused about what would work best, most efficiently, and with the capacity to reassure not just Canadians but our neighbours to the South that the maritime product we are offering, as with the air product, is clean, safe and in good working order?

Have you any idea as to who would be the members of this group and how they would be selected?

RAdm Johnston: There was a comment made in the earlier session about the PCO. First, the IMSWG is an outstanding body to review the whole marine infrastructure and the security of marine infrastructure. We have a huge amount of infrastructure that needs to be coordinated, and the best way to spend the money must be determined. That particular body does need to get together to assist government departments to plan perhaps how to answer your question when this committee meets at some later point.

You are in the middle of an incident, which is obviously the situation in this particular case. If I look at the Oka crisis, we had daily PCO meetings chaired by the Clerk of the Privy Council. It was an issue of national importance. That is obviously where you could go for your answer. Is that the body? I am not sure. It is the only one I know of in the context of today. I find it very difficult to conceive of creating a body for the purpose of being able to answer that question. When does that full might of government come to bear on a problem? If you are at a stage where the urgency or the importance seems to be less than that, I could see where it would be very difficult. I do not have much more to offer.

envoyer un produit qui est propre et bon et tout le reste? Comment mettre toutes les pièces du puzzle ensemble? Comment trier tout cela dans notre esprit? Qui devrait se charger de cela? Comment doser les apports politiques, ministériels, publics de telle sorte que ce soit approprié et, surtout, que ce soit rapide?

Sans m'attarder là-dessus, je dirai que la situation qu'il y a au large de nos côtes en ce moment pourrait devenir grave. Je ne sais pas très bien qui est aux commandes de cet autobus. Je sais qui est le propriétaire du vaisseau tout juste à côté. Je ne sais pas où se trouve ce vaisseau ce soir. Je ne sais pas quel progrès on fait. Il y a tout un secret qui entoure cela. Cela ne me tracasse pas. Ce qui me tracasse, c'est qu'il n'y a personne vers qui je peux me tourner pour dire: «Et alors, est-ce que tout va bien? Est-ce vous qui êtes responsable? Avez-vous la main haute sur la situation?».

Je n'ai pas vraiment besoin de connaître les détails; je veux simplement sentir que je suis en sécurité. Ciel, je ne me sens pas très en sécurité avec le groupe maritime qui est en place en ce moment. Je ne sais pas qui y joue le rôle de policier. Qui devrait avoir le pouvoir d'arrêter ces gens et de parler aux Canadiens? À qui devrait revenir la responsabilité énorme de déterminer ce que les Canadiens devraient savoir et ce qu'ils ne devraient pas savoir?

Avez-vous une quelconque idée de ce que cela pourrait être? Vous êtes-vous installé tranquillement pour bien réfléchir à ce qui fonctionnerait le mieux, ce qui serait le plus efficace, avec la possibilité de rassurer non seulement les Canadiens, mais également nos voisins du Sud, sur le fait que le produit maritime que nous offrons, comme le produit aérien, est bien propre et en bon état de fonctionnement?

Savez-vous qui seraient idéalement les membres de ce groupe et comment on les choisirait?

Cam Johnston: Tout à l'heure, quelqu'un a parlé du BCP. Premièrement, le GTISM est un mécanisme exceptionnel pour examiner toute l'infrastructure maritime et la sûreté de l'infrastructure maritime. Il y a un pan colossal d'infrastructure qu'il faut coordonner, et il faut déterminer la meilleure façon de dépenser l'argent. Les membres de cet organisme particulier doivent se réunir et aider les ministères à prévoir, peut-être, la façon de répondre à votre question, au moment où le comité se réunira plus tard.

Vous êtes aux prises avec un incident en ce moment, visiblement. Si je regarde la crise d'Oka, je constate que nous avons eu des réunions quotidiennes avec le BCP sous la direction du greffier du Conseil du privé. C'était une question d'importance nationale. C'est visiblement une possibilité à cet égard. Est-ce vers lui qu'on devrait se tourner? Je n'en suis pas sûr. C'est le seul que je connaisse, dans le contexte d'aujourd'hui. Je trouve qu'il est très difficile d'envisager de créer un organisme en vue de répondre à cette question. À quel moment toute la puissance de l'État peut-elle être mise à profit pour régler un problème? Si vous en êtes au stade où le degré d'urgence ou l'importance n'est pas si grand, je crois que cela pourrait être très difficile. Je n'ai pas beaucoup de solutions de plus à offrir.

Senator Forrestall: You are suggesting that the group that is together now and is working on this is perhaps what we will wind up with; is that correct?

RAdm Johnston: I do not think so at all. This is a staff function that the IMSWG is dealing with. This is bureaucracy coming together to plan for the future, with all the difficulties and challenges that bureaucracies face in doing that.

We said that what we had in the Oka crisis was an operational interface with cabinet through PCO on that particular event.

Senator Forrestall: A committee at PCO is all cabinet ministers. They have enormous responsibilities in running their own departments, working on the development of policy, the implementation of a legislative program. A cabinet minister is a pretty busy bird. To ask him in, he will spend another four hours a day on this problem. The greatest prime minister in the world who works 12 hours a day is not helping his people very much if he spends eight of the hours looking at agriculture and not the other 27 different areas of responsibility that he has.

I have difficulty with that as a concept, particularly inasmuch as this would be permanent. I do not think that we are looking at something that would be passing, that would be in place for three months.

RAdm Johnston: I do not think, too, that you can underestimate the present capabilities, of which National Defence is a part, in the local area for those entities — RCMP, National Defence, probably less so the Coast Guard, the port authority, the City of Halifax — to come together and plan how to deal with that eventuality. If it actually involves the physical force and the removal of the ship from the harbour, that obviously is a decision that may have to go to a higher level. I do not know, in terms of how you have had to deal with this issue and seek information, whether you found that capability in Halifax recently. It does not sound like it.

Senator Forrestall: It is a closed door to me. I am not allowed in that door for a variety of reasons.

I continue to have a concern about who is in charge, who is driving the bus, whatever the phrase is.

RAdm Johnston: You must bear in mind at any point that the direction in which that bus should be heading to a degree may determine who is driving. The bus fundamentally to me is the ability to know what is going on off our coastal waters. How you move toward enforcement puts, if not a driver, someone in the co-pilot seat who has the enforcement responsibility, and the bus has to get him to the right spot at the right time.

Le sénateur Forrestall: Vous êtes en train de dire que le groupe qui existe en ce moment et qui travaille à cette question est peut-être celui avec lequel nous allons nous retrouver; c'est bien cela?

Cam Johnston: Pas du tout. Le GTISM s'occupe d'une tâche administrative. C'est la bureaucratie qui entre en jeu pour planifier en vue de l'avenir, avec toutes les difficultés et tous les défis qui se présentent aux bureaucraties dans le contexte.

Nous avons dit que, au moment de la crise d'Oka, il y a eu une interface opérationnelle avec le cabinet, par l'entremise du BCP, en rapport avec l'incident particulier dont il était question.

Le sénateur Forrestall: Un comité du BCP ne compte que des ministres. Or, les ministres ont des responsabilités énormes quand vient le temps de diriger leur propre ministère, de travailler à l'élaboration des politiques, d'instaurer un programme législatif. Le ministre est une bête assez occupée. Demander qu'il intervienne, c'est faire en sorte qu'il consacre quatre heures supplémentaires par jour à ce problème. Le meilleur premier ministre qui soit dans le monde, travaillant 12 heures par jour, n'aide pas beaucoup son peuple s'il consacre huit heures de sa journée à étudier l'agriculture et non pas les 27 autres champs de responsabilité qui lui reviennent.

C'est une notion qui me pose des difficultés, particulièrement du fait que cela sera permanent. Je ne crois pas qu'on envisage quelque chose de passer, une mesure qui sera en place pendant trois mois.

Cam Johnston: De même, je ne crois pas que l'on puisse sous-estimer les moyens actuels en place, dont la Défense nationale fait partie, dans le secteur local pour ces entités — la GRC, la Défense nationale, la Garde côtière, mais probablement moins dans ce cas, l'administration portuaire, la ville de Halifax — pour qu'elles se réunissent et planifient la façon de composer avec cette situation. S'il s'agit d'employer la force physique et d'expulser le navire du port, alors, manifestement, c'est une décision qui doit être prise à un échelon plus élevé. Je ne sais pas — là où vous avez eu à composer avec cette question et à rechercher des renseignements — si vous avez trouvé ces moyens à Halifax récemment. On dirait que non.

Le sénateur Forrestall: C'est une porte fermée pour moi. On ne me laisse pas entrer, pour diverses raisons.

Je me soucie encore de savoir qui est responsable, qui est aux commandes de l'autobus, enfin employez le terme que vous voulez.

Cam Johnston: Il faut se rappeler que la direction prise par l'autobus, à tout instant, peut déterminer qui est le conducteur. À mes yeux, l'autobus, fondamentalement, c'est la capacité de savoir ce qui se passe aux larges de nos côtes. La façon d'envisager l'exécution de la loi détermine, sinon le conducteur, au moins le copilote qui est responsable de faire respecter la loi, et l'autobus doit lui permettre d'arriver au bon endroit, au bon moment.

Senator Forrestall: It has to have a driver, and the chair knows whom I would suggest. Let us resurrect the Halifax Rifles. You would be amazed at what they can do.

I thank you for coming. The more we know of your reaction to what is happening, the easier it is to understand the importance of correct and proper change, not just change for change's sake.

Cmdre Hendel: If I could add some perspective to this from my view, when you get the IMSWGs and the ad hoc cabinet committee chaired by the Deputy Prime Minister on public security and counterterrorism, as I believe it is called, it is symptomatic of something. It is symptomatic of the fact that something in the world has changed, that something that has an impact on Canadians has changed. The existing structures and policies are not able to deal with it. On the basis of that, the government naturally reacts. It is probably reacting well, in my view.

There are two questions in terms of driving the bus. We could easily find a bus driver if we knew where we wanted the bus to go. There is a policy vacuum. I do not think Mr. Manley, given his agenda these days, is in a position to go to his special committee and say, "Right, have we got our policy structure correct? In what areas do we need to streamline our policy, in terms of jurisdictional issues, in terms of sharing-of-information issues, in terms of issues involving cooperation across government and between government and the U.S.? Where should we be driving our policy? Should we develop a new policy?"

If he were to ask those questions of something like an IMSWG, then perhaps that group could come together and say, "Okay, here are the areas of my policy stovepipe that if we change we can come up with something that is more workable," and we can then say this is where we want the bus to go.

You can appreciate that in this group, probably, if my experience teaches anything, each one of those individuals representing each one of those agencies or departments will feel naturally constrained by the laws, statutes and regulations that apply to that particular department. The individuals will be happy to explain those to their colleagues but will not be in a position to say, "Yes, I think we could probably change this." That level of oversight and senior direction is not there. This ad hoc cabinet committee is probably not able to provide it. That is one part of your question.

The other part of your question is what I would call the execution side. If there is an issue or event, I am much happier that the current system would be able to deal with it. If there were a crisis, the right kinds of things would happen, perhaps under the lead of the Clerk of the Privy Council, perhaps under the lead of the CDS with existing arrangements that are continuing to evolve

Le sénateur Forrestall: Il faut qu'il y ait un conducteur, et le président sait qui je proposerais moi-même. Ressuscitons les Halifax Rifles. Vous seriez tout à fait étonné de voir ce dont ils sont capables.

Merci d'être venu. Plus nous en saurons sur votre réaction à ce qui se produit, plus il sera facile de comprendre l'importance d'apporter des changements adéquats et convenables, au lieu de seulement changer pour changer.

Cmdre Hendel: Si je peux ajouter une certaine perspective à cette question, j'estime que la création des GTISM et du comité ministériel spécial — présidé par le vice-premier ministre — sur la sécurité publique et l'antiterrorisme, je crois que c'est comme ça qu'on l'appelle, est symptématique de quelque chose. Elle montre que quelque chose dans le monde a changé, que quelque chose qui a un impact sur les Canadiens a changé. Les structures et politiques existantes ne permettent pas de composer avec ce changement. Devant une telle situation, il est naturel que le gouvernement réagisse. Il réagit probablement bien, à mon avis.

Il y a deux questions à se poser en ce qui concerne le conducteur de l'autobus. Nous pourrions facilement trouver un conducteur si nous savions où nous voulons qu'il aille. Il y a un vide politique. Compte tenu de ses préoccupations actuelles, je ne crois pas que M. Manley soit en mesure de se présenter aux membres de son comité spécial et de leur dire: «Bon, nos structures politiques sont-elles adéquates? Dans quels domaines devons-nous revoir nos politiques en ce qui concerne les questions de compétence, les questions liées à la mise en commun de l'information et les questions qui supposent une coopération à l'échelle du gouvernement et avec le gouvernement américain? Comment devrions-nous orienter notre politique? Devrions-nous élaborer une nouvelle politique?»

S'il posait ces questions à une entité comme un GTISM, peut-être que ce groupe pourrait se réunir et dire: «D'accord, voici les aspects de notre vase clos stratégique que nous pourrions modifier afin d'accroître notre capacité de manoeuvrer», et nous pourrions dire que c'est là que nous voulons que l'autobus se rende.

Vous êtes en mesure d'apprécier le fait que les membres de ce groupe, probablement, selon mon expérience, se sentiront naturellement limités par les lois et règlements qui s'appliquent à l'organisme ou au ministère que chacun représente. Le membre sera heureux d'expliquer la nature de ces contraintes à ses collègues, mais il ne sera pas en mesure de dire: «Oui, je crois que nous pourrions probablement changer cela.» On n'y trouve pas un tel niveau de surveillance et d'orientation de cadres supérieurs. Votre comité ministériel spécial n'est probablement pas en mesure de faire cela. Cela répond partiellement à votre question.

L'autre partie de ma réponse est liée à ce que j'appellerais l'exécution. S'il y a un problème ou un événement, je suis beaucoup plus heureux de savoir que le système actuel serait capable de réagir. Si une crise devait survenir, les bonnes choses se produiraient, par exemple sous la direction du greffier du Conseil privé, peut-être sous la direction du CEMD au moyen d'ententes

and be fine-tuned between the various agencies who are working very hard to coordinate their efforts.

Senator Forrestall: I have a final observation. If it is as important that it be seen as important to Canadians as it is to our friends to the South, how in the hell will we do that under these circumstances?

RAdm Johnston: That is a very good point. I am glad I do not have to sit down with my former colleagues, the United States navy, and have them say to me, "Our Coast Guard looks over the first 200 miles and then the navy takes over. How does it work in Canada?" I would say, "I can tell you about outside 200 miles, but you do not want to hear about inside 200 miles."

Senator Forrestall: I guess not. Thanks very much.

The Chairman: Now that we have had the obligatory mention of the Halifax Rifles, we can move on.

Senator Forrestall: Did you notice that I did not raise that with Mr. Haydon?

The Chairman: The restraint astonished me.

Senator Forrestall: It was absolute restraint and control.

The Chairman: Let the record show.

Senator Banks: Admiral and Commodore, thank you for being here today and for being such interesting witnesses.

Admiral, you said that only the navy has the capability to provide the surveillance, but that is not quite true. The Coast Guard does have a certain amount of surveillance capability, and they do have a bunch of ships from time to time out there that can see things or could be easily made to see things. They do have a certain capability, do they not?

RAdm Johnston: My point is that if you want to rely upon either the navy and the air force or the Coast Guard, you would probably pick the navy and maritime air.

One of the challenges with the Coast Guard — and I appreciated your earlier question to Commander Haydon about 400 armed rangers on board Coast Guard vessels — when we were working on the surveillance and sovereignty issue a few years ago, it was extremely difficult even to get Coast Guard vessels. It was impossible. We did not have the mandate to enforce it, that is, to require them to report what they saw during the normal conduct of their other responsibilities.

On the West Coast, many of the vessels are very small. On the East Coast, buoy tenders and that sort of thing work in very localized areas. Icebreakers are certainly up North, but not in a particularly high-threat area. Certainly, the Coast Guard can contribute to that surveillance picture, particularly, if they are

existantes qui continuent d'évoluer et d'être mises au point par les divers organismes qui travaillent très dur pour coordonner leurs efforts.

Le sénateur Forrestall: J'ai un dernier commentaire. S'il est aussi important que les Canadiens y accordent autant d'importance que nos amis du Sud, comment diable y arrivera-t-on dans ces circonstances?

Cam Johnston: C'est un très bon point. Je suis soulagé de ne pas avoir à m'asseoir avec mes anciens collègues des forces navales des États-Unis, et qu'on me dise: «Notre Garde côtière surveille les 200 premiers milles, et les forces navales s'occupent du reste. Comment fonctionnez-vous au Canada?» Je répondrais: «Je peux vous dire ce qui se produit après 200 milles, mais vous ne voulez pas savoir ce qui se passe dans les 200 premiers milles».

Le sénateur Forrestall: Je suppose que non. Merci beaucoup.

Le président: Maintenant que nous avons entendu l'allusion obligatoire aux Halifax Rifles, nous pouvons passer à autre chose.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous remarqué que je n'en ai pas parlé à M. Haydon?

Le président: Votre retenue m'étonne.

Le sénateur Forrestall: J'ai fait preuve d'une retenue et d'un contrôle absolus.

Le président: Et elle sera mentionnée au compte rendu.

Le sénateur Banks: Messieurs, merci de nous avoir rencontrés aujourd'hui et d'avoir présenté des témoignages aussi intéressants.

Amiral, vous affirmé que seules les forces navales ont la capacité d'assurer une surveillance, mais ce n'est pas tout à fait vrai. La Garde côtière jouit d'une certaine capacité de surveillance, et elle a au large, de temps à autre, des navires qui peuvent voir des choses ou facilement être adaptés à cette fin. La Garde côtière a une certaine capacité, n'est-ce pas?

Cam Johnston: Mon point, c'est que si on devait choisir entre les forces navales, les forces aériennes ou la Garde côtière, notre choix s'arrêterait probablement sur les forces navales et l'aviation navale.

L'un des défis liés à la Garde côtière — et j'apprécie la question que vous avez posée plus tôt au commandant Haydon sur la possibilité d'affecter 400 marines armés à des vaisseaux de la Garde côtière — lorsque nous nous sommes penchés sur la question de la surveillance et de la souveraineté, il y a quelques années, il était extrêmement difficile même d'obtenir les vaisseaux de la Garde côtière. C'était impossible. Notre mandat ne nous permettait pas d'exiger que les vaisseaux de la Garde côtière signalent ce qu'ils voient lorsqu'ils procèdent normalement à leurs autres fonctions.

Sur la côte Ouest, de nombreux vaisseaux sont très petits. Sur la côte Est, les baliseurs et autres bateaux du genre travaillent dans des zones très précises. Certes, il y a des brise-glaces dans le nord, mais il ne s'agit pas d'une zone où la menace est particulièrement grave. Certainement, la Garde côtière peut

mandated to do so, and, of course, for vessels doing fisheries enforcement, it is much the same thing.

They can certainly be integral parts of the overall surveillance capability as we move forward, and to me that is where the emphasis should lie — that is, trying to get everyone involved in the maritime dimension contributing to surveillance because the navy, the air force and the law enforcement agencies can take care of the actual enforcement aspect.

Senator Banks: Can they? As long as the surveillance were in place, do we have no shortfall with respect to enforcement?

RAdm Johnston: I think we have no shortfall as far as enforcement outside the most outrageous scenarios, and given where our focus is in terms of the potential threat, which is primarily to our marine infrastructure, large terrorist events.

When you come down to what we were concerned with in the 1994 to 1996 time frame, drug smuggling and illegal immigrants, it gets a little more challenging. The best way to deal with that is, again, with surveillance and some sort of air response because helicopters do not always have to fly from ships. They can certainly fly from shore bases as well. It would be difficult to justify that level of resource from an enforcement perspective.

Cmdre Hendel: I am not so certain that we have the enforcement capability, and I would be surprised if Admiral Buck, if he were asked that question now, would be quite happy with the resources available to him, either through Coast Guard or his own ready duty ships. More needs to be done in that regard, if we are going to be serious about it.

As Admiral Johnston said, the West Coast is full of fiords and bays and so forth. You need a significant resource to revisit these areas, to keep a presence, and if it is in an orange hull with a white stripe around it, yes, the Coast Guard, if it were capable of coast guard and would eventually build up a presence in the community, and the people would realize it is there and there would be a level of deterrence and so on.

In the case of a single significant event, probably there are enough resources to marshal to deal with it, but the future has a habit of being unpredictable.

Senator Banks: You said in your opening remarks, Commodore, that the Coast Guard — I think I am quoting you correctly — is not really a coast guard. Give us a paragraph on that.

Cmdre Hendel: I mean that it has no intercept, board, inspect, arrest and seizure capability, which I think you need. Without that, it can give the navy or whoever is driving the surveillance bus some information, but that is all it can do. We heard in your previous testimony that if a Coast Guard cutter happened to

contribuer à cet effort de surveillance, en particulier si on la mandate pour le faire, et, bien sûr, dans le cas des vaisseaux chargés de l'application de la législation sur les personnes handicapées, c'est à peu près la même chose.

Ils peuvent certainement faire partie intégrante de la capacité de surveillance globale, et j'estime que c'est sur cela que nous devrions insister — c'est-à-dire, tenter de faire participer tous les intervenants en milieu marin à la surveillance, car les forces navales, les forces aériennes et les organismes d'exécution de la loi peuvent se charger de l'exécution proprement dite.

Le sénateur Banks: Le peuvent-ils vraiment? Dans la mesure où une surveillance est assurée, n'y a-t-il pas insuffisance de ressources affectées à l'exécution?

Cam Johnston: Je crois que nous disposons de ressources d'exécution suffisantes, si on fait exception des scénarios les plus terribles, et compte tenu des menaces possibles sur lesquelles nous mettons l'accent, c'est-à-dire surtout les menaces à notre infrastructure marine, le risque d'actes terroristes d'envergure.

Lorsqu'on revient aux aspects qui nous préoccupaient au cours de la période qui s'étend de 1994 à 1996, c'est-à-dire le trafic de stupéfiants et les immigrants clandestins, les choses se compliquent un peu plus. La meilleure façon de réagir à ces problèmes est, encore une fois, la surveillance et une certaine forme de réponse aérienne, car les hélicoptères n'ont pas toujours besoin de partir d'un navire. Ils peuvent certainement partir aussi de la côte. Il serait difficile de justifier l'affectation de telles ressources à des fins d'exécution.

Cmdre Hendel: Je ne suis pas certain que nous ayons la capacité nécessaire en matière d'exécution, et je serais étonné d'entendre l'amiral Buck — si on lui posait la question maintenant — dire qu'il est plutôt satisfait des ressources dont il dispose, par l'entremise de la Garde côtière ou de ses propres navires de garde. Si nous voulons réagir de façon sérieuse à cet égard, il faudra en faire plus.

Comme l'a signalé l'amiral Johnston, la côte Ouest est pleine de fjords et de baies. Il faut des ressources considérables pour revoir ces zones, pour assurer une présence, et si elle était assurée par des navires à coque orange avec une bande blanche — oui, la Garde côtière —, si elle était capable de garder la côte, elle finirait par jouer un rôle important au sein de la collectivité, les gens comprendraient qu'elle est là, il y aurait un certain niveau de dissuasion, et ainsi de suite.

Pour ce qui est de la possibilité d'un événement d'envergure, il y a probablement assez de ressources pour réagir, mais l'avenir a la fâcheuse habitude d'être imprévisible.

Le sénateur Banks: Commodore, dans vos observations préliminaires, vous avez affirmé que la Garde côtière — je crois vous citer correctement — n'est pas vraiment une Garde côtière. Pourriez-vous nous fournir des précisions là-dessus.

Cmdre Hendel: Elle ne possède aucune capacité d'interception, d'arraisonnement, d'inspection, d'arrestation et de saisie, lesquelles sont, selon moi, essentielles. Sinon, elle peut fournir de l'information aux forces navales ou à quiconque conduit l'autobus de la surveillance, mais c'est tout ce qu'elle peut faire.

come across an illegal act, it would be impotent to do anything about it, and that is a shame. I do not think Canadians are aware of that.

Senator Banks: It seems a less than efficient use of expensive resources.

Cmdre Hendel: Absolutely.

Senator Banks: You mentioned, Admiral, the air aspect of surveillance, and you said that the Trackers and other military aircraft were priced out of business, and that when that kind of service is needed it is now given to Provincial Airlines. Would you tell us more about that? I had not heard that before.

RAdm Johnston: One of the announcements by the Minister of Transport in Halifax in January with respect to the package of security initiatives was to increase the budget for surveillance by the Department of Fisheries. There since has been a RFP out to industry for some 4,000 to 5,000 hours per year of surveillance capability, multi-engined aircraft, radar, IR sensors, computers on board, and that is going out to industry. It is likely that Provincial Airlines, who has had this contract for some time —

Senator Banks: Is that the name of a company?

RAdm Johnston: Exactly, Provincial Airlines. It is headquartered in Newfoundland. That company provides the primary air surveillance resource to the Department of Fisheries, and that information is also funnelled down to the navy, to that intelligence coordination centre. The difficulty is that they are primarily interested, of course, in fishing vessels, and it is difficult, certainly for the navy, to try to divert that aircraft to look at a military contact of interest.

The reason that is being executed by Provincial Airlines is, as I mentioned, this whole issue of cost recovery. When you cost out the operation of a National Defence aircraft, you have to cost out how much it costs to buy it, the fuel, the salaries of the crew, the cost of the base, the runways and the complete depreciation on the aircraft. That is why the costs are so huge.

Senator Banks: That is cost accounting. If those resources exist within the military and are not being used, it is not like we are losing \$30,000 an hour.

RAdm Johnston: I always decried in my own operation that, when an Aurora took off from Comox, if it turned right and flew for me, it cost nothing, but if it turned left and flew for Fisheries, it cost \$30,000 a hour.

Senator Banks: That is absurd.

The Chairman: If I may, Admiral, Provincial Airlines has the same costs to operate their aircraft. Can you tell the committee why the military aircraft costs out more expensively than the civilian aircraft?

Le témoin précédent a déclaré qu'un garde-côte qui est témoin d'un acte illégal ne pourrait rien y faire, et c'est dommage. Je ne crois pas que les Canadiens soient au courant de cela.

Le sénateur Banks: Cela me semble une utilisation peu efficace de ressources coûteuses.

Cmdre Hendel: Absolument.

Le sénateur Banks: Amiral, vous avez mentionné la surveillance aérienne et déclaré que les Tracker et autres avions militaires étaient trop coûteux à utiliser, et que ce type de tâche est désormais confié à Provincial Airlines. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet? Je n'avais jamais entendu cela.

Cam Johnston: L'une des annonces effectuées en janvier par le ministre des Transports à Halifax concernant l'ensemble d'initiatives de sécurité prévoyait l'augmentation du budget de surveillance par le ministère des Pêches. Depuis, on a lancé une DP concernant quelque 4 000 à 5 000 heures par année de capacité de surveillance, d'appareils multimoteurs, de radars, de capteurs d'infrarouge et d'ordinateurs de bord, et tout cela sera confié à l'industrie. On peut s'attendre à ce que Provincial Airlines, qui est titulaire de ce contrat depuis un certain temps...

Le sénateur Banks: S'agit-il du nom d'une entreprise?

Cam Johnston: Exactement, Provincial Airlines. Le siège social de l'entreprise est à Terre-Neuve. Elle fournit la principale ressource de surveillance aérienne au ministère des Pêches, et cette information est aussi transmise aux forces navales, à ce centre de coordination des renseignements. Le problème, c'est qu'on s'intéresse surtout, bien sûr, aux navires de pêche, et il est certainement difficile pour les forces navales de tenter de faire dévier l'appareil de surveillance vers un événement d'intérêt militaire.

Comme je l'ai déjà mentionné, cette surveillance est assurée par Provincial Airlines pour des raisons de recouvrement des coûts. Lorsqu'on établit le coût d'exploitation d'un appareil de la Défense nationale, il faut tenir compte du coût de l'appareil, du carburant, du salaire de l'équipage, du coût de la base, des pistes d'atterrissage et de l'amortissement complet de l'appareil. C'est pourquoi les coûts sont énormes.

Le sénateur Banks: C'est de la comptabilité analytique. Si les militaires disposent de ces ressources et ne les utilisent pas, ce n'est pas comme si nous perdions 30 000 \$ l'heure.

Cam Johnston: Dans mes propres activités, j'ai toujours décrié le fait que lorsqu'un Aurora décollait de Comox, s'il tournait à droite et volait pour moi, il ne coûtait rien, mais que s'il tournait à gauche et volait pour le compte des Pêches, il coûtait 30 000 \$ l'heure.

Le sénateur Banks: C'est absurde.

Le président: Si vous le permettez, amiral, Provincial Airlines assume les mêmes coûts d'exploitation à l'égard de ses appareils. Pouvez-vous dire au comité pourquoi les appareils militaires utilisés à d'autres fins sont plus dispendieux que les appareils civils?

RAdm Johnston: The three Arcturus aircraft, which were probably delivered around 1993, were purchased in response to the 1987 white paper that we were going to buy more maritime patrol. I am guessing, but I think it was over \$300 million to acquire those three airplanes. You then have to depreciate that \$300 million over a particular period of time. You also have to take into account the share of the resources for Canadian Forces Base Greenwood to function, and you can imagine how much that base costs to function, so that gets factored into it. The salaries of the crews as well as the support and maintenance people, the spares, repair and overhaul all gets costed into this. If you want to look at the total cost of a resource, it is significantly more, obviously, than Provincial Airlines. When you compare the cost of actually having it take off and fly for a hour, there is not that big a difference.

The Chairman: I do not understand. Every item you mentioned that was going to come on the military list also arrives on a civilian list. They have to have a hangar and a base, pay rent to be there, maintain the plane and pay their crew. I did not hear an item that Provincial Airlines did not have on their list.

RAdm Johnston: They would not pay \$300 million for three airplanes.

The Chairman: Fair ball.

RAdm Johnston: I am not sure what the crew would be in a Provincial Airlines flight, probably two — I am guessing — compared to what you might find in an Aurora or an Arcturus. The cost for rent and landing rights at a particular airport would pale by comparison with the cost of maintaining Base Greenwood. That goes on and on.

Senator Banks: I will continue along the chairman's line. My apologies to Provincial Airlines, because business is business, but if the government is actually writing a cheque to them for — how many millions of dollars did you say?

RAdm Johnston: I could not speculate. It is for about 4,000 or 5,000 hours per year, which is probably \$15 million or \$20 million.

Senator Banks: If the government is writing a cheque for that amount to a private business, would it not make sense to have the military aircraft do that job and save the \$15 million, which is otherwise leaving the Treasury? The military airplanes are sitting there anyway. Greenwood exists and the pilots are there; are they not?

RAdm Johnston: They are there. As I mentioned in my remarks, we will probably get rid of those three Arcturus aircraft because we do not think we can afford them any more and we do not have a role for them.

Senator Banks: I have one last question, just for fun. Let us assume that it is a while ago, when you two gentlemen were CDS and deputy CDS. To be fair, I will not ask the question in terms of three weeks, but presume there is a new and unforeseen "clear and present danger." Presume someone comes to you and asks how

Cam Johnston: Les trois avions Arcturus, qui ont probablement été livrés autour de 1993, ont été achetés à la suite de l'engagement du livre blanc de 1987 prévoyant l'achat d'appareils supplémentaires pour la patrouille maritime. Je fais des suppositions, mais je crois que ces trois appareils ont coûté plus de 300 millions de dollars. Il faut ensuite amortir ces 300 millions de dollars sur une certaine période. Il faut aussi tenir compte de la part des ressources de la Base des Forces canadiennes Greenwood affectée à l'exploitation des appareils, et on peut imaginer à quel point les coûts de fonctionnement de cette base sont élevés, alors il faut en tenir compte. Le salaire des équipages et du personnel de soutien et de maintenance, les pièces de rechange, les réparations et les remises en état sont aussi pris en compte. Si on envisage le coût total d'une ressource, il est considérablement plus élevé, de toute évidence, que celui qu'assumerait Provincial Airlines. Lorsqu'on compare le coût d'une heure de vol, l'écart n'est pas si important.

Le président: Je ne comprends pas. Tous les éléments que vous mentionnez doivent aussi être assurés par une entreprise au civil. Elle doit être dotée d'un hangar et d'une base, payer un loyer, entretenir l'appareil et payer son équipage. Je n'ai entendu aucun coût auquel échappe Provincial Airlines.

Cam Johnston: Elle ne paierait pas 300 millions de dollars pour trois appareils.

Le président: C'est juste.

Cam Johnston: Je ne suis pas certain du nombre de personnes qu'on trouverait dans un vol de Provincial Airlines, probablement deux personnes — je suppose — par comparaison avec ce qu'on pourrait trouver dans un appareil Aurora ou Arcturus. Les redevances d'abri et les droits d'atterrissage dans un aéroport civil ne sauraient être comparés avec les coûts d'exploitation de la base Greenwood. La liste est infinie.

Le sénateur Banks: Je pousse la question du président plus loin. Toutes mes excuses à Provincial Airlines, car les affaires sont les affaires, mais si le gouvernement lui verse un chèque pour — combien de millions de dollars avez-vous dit?

Cam Johnston: J'ignore le montant exact. Il s'agit d'environ 4 000 ou 5 000 heures par année, ce qui représente probablement 15 ou 20 millions de dollars.

Le sénateur Banks: Si le gouvernement remet un chèque de 15 ou 20 millions de dollars à une entreprise privée, ne serait-il pas sensé de confier la tâche à des appareils militaires et d'éviter qu'une telle somme ne quitte les coffres de l'État? Les avions militaires sont déjà là de toute façon. Greenwood existe, et les pilotes sont là; n'est-ce pas?

Cam Johnston: Ils sont là. Comme je l'ai déjà mentionné, nous nous débarrasserons probablement des trois appareils Arcturus, parce que nous ne croyons pas avoir les moyens de les garder, et ils n'ont pas de rôle à jouer.

Le sénateur Banks: J'ai une dernière question, purement pour le plaisir. Reportons-nous à l'époque où vous étiez respectivement CEMD et SCEMD. Par souci d'équité, je ne tiendrai aucunement compte des trois semaines, mais supposons qu'il y a un «danger clair et présent» imprévu. Supposons qu'on vous demande

we can improve our situation — while also convincing the world and our friends that we have improved our situation — with respect to interdiction of ships and assessment of threats to the security of our coastline. I am talking about threats conventional and unconventional, symmetrical and unsymmetrical. How would you respond given existing resources and a time frame of six months to one year? What would you do?

RAdm Johnston: If the object were to satisfy our friends to the South that we were approaching the situation with the same degree of diligence and severity as they were, that could be done in a lot less than six months. Basically, it means a reorientation of priorities. One recommendation might be that the government bring home the ships from Operation Apollo. The war against terrorism begins at home, so let us bring home those ships and airplanes. Before we can deal with issues of increased activity off our own coasts, we must take care of the operational tempo that these ships are obviously suffering from. You cannot just bring them home and turn them right around to send them out again. You have to establish some normalcy there.

I would try to take advantage of the Provincial Airline hours. When I say the navy and the air force should be driving the bus, the Provincial Airlines resource could easily be incorporated into the military arsenal from a tasking perspective. Many of the pilots are ex-military anyway. They can fly very capably. As long as we are spending that money, we can utilize that particular resource.

That would be the essence of my response — bring our assets back into the primary operational theatre, which is Canada. As I say, conceptually it is not difficult.

Cmdre Hendel: I am tempted to agree, in general. It depends on what kind of statement you want to make to our friends down South.

Senator Banks: Incidentally, I am asking the question in terms of Canadian national interest, period. I am talking about satisfying not anyone else but satisfying our needs, our interests, our security.

Cmdre Hendel: I appreciate that, but satisfying Canada's interest in that regard may entail satisfying our friend's interest in his or her national security. If it were a demonstrable thing that you needed to do, I think the Department of Defence could come up with a number of options. There are sufficient resources around, I believe, to make a splash, if you will, to evoke a reaction like, "Holy cow, they can do something!" As the RAdm Johnston said, there are enough resources that, for a short period of time in a concentrated area — like a choke point in the Strait of Juan de Fuca or the Gulf of St. Lawrence — one could cobble together some kind of capability. You could have some visibility that might even be somewhat effective for some short period of time.

comment nous pourrions améliorer notre situation — tout en convainquant le monde et nos amis que nous avons amélioré notre situation — en ce qui concerne l'interception de navires et l'évaluation des menaces à la sécurité de nos côtes. Je parle de menaces classiques et non classiques, symétriques et asymétriques. Comment réagiriez-vous, avec les ressources existantes et un délai de six mois à un an? Que feriez-vous?

Cam Johnston: Si notre objectif était de convaincre nos amis du Sud que nous abordons la situation avec le même degré de diligence et de gravité qu'eux, on pourrait le faire bien plus rapidement qu'en six mois. Essentiellement, cela suppose de réorienter les priorités. On pourrait recommander, par exemple, que le gouvernement rapatrie les navires de l'opération Apollo. La guerre contre le terrorisme commence chez soi, alors il faut que ces navires et avions reviennent. Afin de composer avec l'accroissement de l'activité au large de nos côtes, nous devons combler les lacunes évidentes de ces navires au chapitre de la cadence opérationnelle. On ne peut pas se contenter de les rapatrier et de les renvoyer de nouveau. Il faut établir une certaine normalité.

Je tenterais de tirer avantage des engagements pris par Provincial Airlines. Lorsque j'affirme que les forces navales et aériennes devraient conduire l'autobus, cela n'exclut pas la possibilité d'inclure cette ressource dans l'arsenal militaire et d'attribuer à Provincial Airlines des missions. D'ailleurs, nombre de leurs pilotes sont d'ex-militaires. Il s'agit de pilotes très compétents. Puisque nous dépensons déjà cet argent, nous pouvons miser sur cette ressource.

Ce serait l'essentiel de ma réaction — ramener nos actifs dans le théâtre d'opérations principales, c'est-à-dire le Canada. Sur le plan conceptuel, ce n'est pas difficile.

Cmdre Hendel: J'ai tendance à être d'accord, en général. Cela dépend du message qu'on veut transmettre à nos amis du sud.

Le sénateur Banks: Soit dit en passant, je posais la question en m'attachant uniquement à l'intérêt national du Canada. Je parle non pas des besoins, des intérêts et de la sécurité d'autrui, mais bien des nôtres.

Cmdre Hendel: Je comprends, mais le fait de voir aux intérêts du Canada à cet égard peut supposer de tenir compte de l'intérêt de notre ami pour sa sécurité nationale. S'il s'agissait d'une mesure concrète qu'il fallait prendre, je crois que le ministère de la Défense pourrait recourir à un certain nombre d'options. Je crois qu'on dispose de ressources suffisantes pour faire des vagues, si vous permettez l'expression, de façon à susciter une réaction comme: «saperlotte, ils ne plaisaient pas!» Comme l'a signalé M. Johnston, il y a suffisamment de ressources pour que, pendant une brève période, dans une zone concentrée — comme un point de passage obligatoire dans le détroit de Juan de Fuca ou le golfe Saint-Laurent — on pourrait rassembler une capacité relativement imposante. Le fait d'assurer une présence manifeste pourrait même se révéler plutôt efficace pendant un certain temps.

The surveillance problem on our coasts, though, is enormous. The areas of responsibility are huge, with the bays along the coastline. Against a determined and clever opponent, we are very vulnerable.

RAdm Johnston: There are very capable people in uniform today who can make those assessments of where the resources need to be deployed. If we are looking at 9/11 types of threats and major terrorist incidents, if that is our focus, perhaps we need not worry so much about the small bays and inlets. I think it is imminently doable.

In Canadian commentary, a perception exists that Canadians do not think they have a problem and that, therefore, we are perhaps spending too much time worrying about the U.S. perception of Canada. Personally, I think we do have a problem and it is workable.

Senator Cordy: Thank you for your interesting testimony. You have been very open in your dialogue with us this evening.

Commodore, I would like to talk to you about Coast Guard and your comments about the increased role or changed role that you would perceive the Coast Guard having. The first question is whether the Coast Guard should be moved from the Department of Fisheries and Oceans?

Cmdre Hendel: The Department of Transport is one reasonable place for it, in my view. You might even explore the idea of giving it to Defence in some kind of an arrangement, without making them military folks.

In the military, when we conduct operations involving more than one area of expertise — let us say with army and air force and navy — we create a command and control system that respects the individual capabilities and expertise of those various components. We call those who control the operation “component commanders.” Conceptually, there is nothing wrong with the Coast Guard being an additional component commander within a command system that is mandated by a policy that says, yes, under certain circumstances, the Coast Guard component commander will respond to the needs of the particular mission.

In fact, if you think about it, we do that today with the search and rescue mission. If there is a Coast Guard cutter in a good position to respond to a search and rescue incident, the rescue coordination centre, as part of the overall command centre in Esquimalt, for example, will task that particular Coast Guard vessel to go and do that rescue. It is conceptually not that difficult to think in those terms.

Would there be implications in terms of statutory issues and legal issues and so on? Probably. If there is a will, they certainly can be overcome.

I am talking about a Coast Guard with a responsibility for more than fixing buoys and navigation systems, but I am not talking about the high end of the United States Coast Guard

Toutefois, le problème de surveillance de nos côtes est énorme. Les zones de responsabilité sont vastes, et il y a de nombreuses baies le long de la côte. Contre un adversaire déterminé et rusé, nous sommes très vulnérables.

Cam Johnston: Il y a aujourd’hui des militaires très compétents qui sont en mesure de déterminer où les ressources doivent être déployées. Si nous sommes préoccupés par des menaces similaires aux événements du 11 septembre et par des incidents terroristes d’envergure, si on met l’accent là-dessus, nous n’avons peut-être pas besoin de nous inquiéter autant des petites baies et des anses. Je crois que c’est parfaitement réalisable.

Dans les commentaires canadiens, il existe une perception selon laquelle les Canadiens ne croient pas qu’il y a un problème et que, par conséquent, nous consacrons peut-être trop de temps à nous inquiéter de la perception américaine du Canada. Personnellement, je crois que nous avons effectivement un problème, et qu’il y a des solutions.

Le sénateur Cordy: Merci de votre témoignage intéressant. Vous avez fait preuve d’une très grande ouverture en dialoguant avec nous ce soir.

Commodore, j’aimerais parler de Garde côtière et de vos commentaires sur l’accroissement ou le changement du rôle de la Garde côtière. Premièrement, estimez-vous que la Garde côtière devrait se détacher du ministère des Pêches et des Océans?

Cmdre Hendel: À mon avis, il serait raisonnable de la confier au ministère des Transports. On pourrait même envisager l’idée de la confier à la Défense en vertu d’une entente, sans pour autant faire de la Garde côtière une organisation militaire.

Dans le milieu militaire, lorsque nos activités misent sur plus d’un domaine d’expertise — comme l’armée et les forces aériennes et navales —, nous créons un système de commande et de contrôle qui respecte les capacités et les compétences particulières des divers éléments. Les personnes qui contrôlent les activités sont des «commandants d’éléments». Sur le plan conceptuel, rien n’empêche la Garde côtière d’être un commandant d’élément supplémentaire au sein d’un système de commandement relevant d’une politique qui prévoit que, sous certaines circonstances, le commandant d’élément de la Garde côtière répondra aux besoins d’une mission donnée.

De fait, si on y pense bien, on le fait déjà aujourd’hui dans le cadre de missions de recherche et sauvetage. Si un garde-côte est bien placé pour réagir à un incident de recherche et sauvetage, le centre de coordination des opérations de sauvetage faisant partie du centre de commandement global d’Esquimalt, par exemple, chargera le navire de la Garde côtière de procéder au sauvetage. Il n’est pas si difficile d’imaginer cela.

Y aurait-il une incidence au chapitre législatif et réglementaire? Probablement. Mais on peut certainement surmonter ces obstacles, s’il y a une volonté de le faire.

Je parle d’une Garde côtière dont les responsabilités iraient au-delà de la réparation des bouées et des systèmes de navigation, mais je ne fais pas allusion aux garde-côtes haut de gamme des

cutters, which are, more or less, warships. That is not what I am getting at. I am talking about the capability of the Coast Guard to conduct, intercept, interdict, search, seize and arrest.

Senator Cordy: If they came across a situation, they could intercept, whereas now they cannot. Is that what you are suggesting?

Cmdre Hendel: Absolutely. If they independently have a mandate to do so themselves in a certain contiguous zone around Canada, and if they have the capability, then they would do so on their own.

Senator Cordy: Their main role would continue to be marine-safety inspections and search and rescue, as you just explained, but, in addition, they could in fact board a ship, if need be?

Cmdre Hendel: Exactly. For a small delta of incremental investment, there would be a much greater capability in terms of reach, for instance.

Senator Cordy: Our previous witness talked about the fact that the Coast Guard, because it is manned by unionized personnel, could possibly have a lack of flexibility or be unable to respond. Are those things that you think could be overcome?

Cmdre Hendel: If, at the ministerial level, someone would ask those questions, then a number of options would be forthcoming. Yes, the bottom line is that those issues could be resolved — perhaps not under existing arrangements, but the world is changing and statutes can change as well.

Senator Cordy: Did you want to comment on the Coast Guard?

RAdm Johnston: On your last question, it is no picnic being on station on a search and rescue cutter on the West Coast. The weather is actually worse than it is off Halifax. I do not personally understand the problem with the union side of it.

I would perhaps recommend to the committee as a research activity, perhaps for staff, to look at the Chilean experience. The Chileans operate with submariners, surface warfare officers and aviators, and they also have the maritime directorate. Officers who serve in the maritime directorate look after all the functions of our Coast Guard in terms of ice breaking and buoy tending, navigation aids, charts, hydrography, and the maritime directorate also looks after ports and customs and the transport functions. The Chileans incorporate all those activities within a single arm of their navy. It may not be the ideal model for Canada, but as an examination it may be useful.

Senator Cordy: Commodore, you talked about the need not only for a national Maritime policy but for a national security policy. How do you see this being developed? Who would be in

États-Unis, qui sont plus ou moins des navires de guerre. Ce n'est pas ce que je propose. Je parle d'attribuer à la Garde côtière la capacité d'enquêter, d'intercepter, d'interdire, de fouiller, de saisir et d'appréhender.

Le sénateur Cordy: Dans certaines situations, elle pourrait intercepter un navire, alors qu'il lui est impossible de le faire à l'heure actuelle. C'est bien ce que vous laissez entendre?

Cmdre Hendel: Absolument. Si elle est mandatée à le faire elle-même dans certaines zones contiguës, et si elle en avait la capacité, elle pourrait le faire elle-même.

Le sénateur Cordy: Son principal rôle continuerait d'être lié aux inspections de sécurité maritime et aux activités de recherche et sauvetage, comme vous l'avez expliqué, mais, en plus, elle pourrait au besoin arraisonner un navire?

Cmdre Hendel: Exactement. Moyennant un investissement supplémentaire minime, on pourrait accroître grandement la capacité de couverture, par exemple.

Le sénateur Cordy: Notre témoin précédent affirmait que la Garde côtière pourrait manquer de souplesse ou être incapable de réagir parce que son personnel est syndiqué. Est-ce l'un des obstacles insurmontables auxquels vous faisiez allusion?

Cmdre Hendel: Si, à l'échelon ministériel, quelqu'un posait ces questions, on repèrerait un certain nombre d'options. Oui, au bout du compte, ces questions pourraient être résolues — peut-être pas en vertu des dispositions actuelles, mais le monde évolue, et les lois peuvent évoluer aussi.

Le sénateur Cordy: Avez-vous un commentaire au sujet de la Garde côtière?

Cam Johnston: Concernant votre dernière question, je tiens à signaler que l'affectation à un garde-côte effectuant des missions de recherche et sauvetage sur la côte Ouest n'est pas de tout repos. Les conditions météo sont pires qu'au large de Halifax. Je ne comprends pas, personnellement, en quoi la syndicalisation du personnel pose problème.

Je recommanderais peut-être au comité de charger son personnel de mener une recherche sur l'expérience chilienne. Le Chili mise sur des sous-marinières, des officiers de lutte antisurface et des aviateurs, et elle dispose d'une direction des opérations maritimes. Les officiers qui relèvent de la direction des opérations maritimes assument les mêmes fonctions que notre Garde côtière en ce qui concerne le brisage de glaces et l'entretien des bouées, l'aide à la navigation, les cartes marines et l'hydrographie, et la direction des opérations maritimes se charge aussi des ports et des douanes et des fonctions de transport. Les Chiliens confient toutes ces activités à un seul secteur de ses forces navales. Ce n'est peut-être pas le modèle idéal pour le Canada, mais il serait peut-être utile de l'examiner.

Le sénateur Cordy: Commodore, vous avez mentionné qu'il fallait non seulement adopter une politique maritime nationale, mais aussi une politique relative à la sécurité nationale. Selon

charge of developing it? Would it be the committee you talked about earlier under the Deputy Prime Minister, or cabinet ministers? How do you see that developing or starting?

Cmdre Hendel: That is certainly an option, if that committee can find the time to give the strategic direction to a support staff that would develop the policy. However, the question becomes: Hand it over to whom? Hand it over to Defence? It is more than a defence policy. Hand it over to a working group? That is not very satisfactory. Hand it over to Foreign Affairs? That is not very satisfactory.

I guess the point is that the world has changed, and maybe the existing structures even at that level are no longer completely appropriate, and maybe we would need to invent something new. Maybe we need to expand the role of one or more departments, or collapse one or more departments. I do not know, but I think it is certainly worth looking at.

Mr. Haydon mentioned that he would think it would be going too far to have a national security council as a group of subject-matter experts across a range of security issues. I do not necessarily share that view. The system seems to be groping for that kind of capability, ergo these ad hoc committees and working groups and so on. There is a vacuum, so the system is trying to fill that vacuum. I am not suggesting we need to follow the U.S. model of a national security strategy and all that, but certainly a body of expert knowledge across the issues that all touch on security at large, which has many components, including economic ones.

Certainly, at the ministerial level, the government's decision to have Mr. Manley stand up this interdepartmental cabinet level committee is an outstanding step in the right direction, but he has to use existing departmental bureaucracies that all consider themselves so constrained by existing regulation, et cetera, that they cannot seem to come up with this fresh new approach to national security. We have, on the one hand, folks telling us they are doing policy coordination, and others are saying we will have a plan, and again no one is driving the bus.

Senator Cordy: Admiral, you talked about surveillance, and we heard from earlier witnesses that, to make the security system work, we need surveillance, patrol and response capabilities. You have said that surveillance has to be strengthened. You suggested more resources, and you also suggested that we should be concerned or prioritize so we look after our needs at home before we send some of our Auroras and whatever off to other areas of the world. In what other ways can you see strengthening surveillance? How do we go about doing it?

RAdm Johnston: I do not think I said we need more resources. It is really dedicating the resources that we do have to the challenge at hand, and that will require some organizational changes, as we discussed. Short of that, there is not a lot that we

vous, comment cela pourrait-il se dérouler? Qui serait responsable d'élaborer ces politiques? S'agirait-il du comité dont vous avez parlé plus tôt, qui relève du vice-premier ministre, ou des membres du Cabinet? Comment imaginez-vous l'élaboration ou le démarrage d'une telle initiative?

Cmdre Hendel: C'est certainement une possibilité, si ce comité peut trouver le temps de fournir une orientation stratégique au personnel de soutien qui élaborerait la politique. Toutefois, les questions suivantes s'imposent: à qui confierait-on l'élaboration? À la Défense? Il s'agit de bien plus qu'une politique de défense. À un groupe de travail? Ce n'est pas très satisfaisant. Aux Affaires étrangères? Ce n'est pas très satisfaisant.

Ce que j'avance, finalement, c'est que le monde a changé, que les structures actuelles, même à cet échelon, ne sont plus tout à fait adéquates, et qu'il nous faudrait peut-être inventer quelque chose de nouveau. Nous devons peut-être accroître le rôle d'un ou de plusieurs ministères, ou fusionner plusieurs ministères. J'ignore quelle forme cela prendrait, mais je crois certainement qu'il est indiqué d'envisager cette possibilité.

M. Haydon s'est dit d'avis qu'il serait exagéré de créer un conseil de sécurité nationale constitué d'experts d'une gamme de domaines liés à la sécurité. Je ne partage pas nécessairement ce point de vue. Le système semble chercher à se doter d'une telle capacité, d'où la création de comités spéciaux, de groupes de travail, et cetera. Il y a un vide, et le système tente de le combler. Je ne suggère pas d'adopter le modèle américain d'une stratégie de sécurité nationale et tout ce que cela comporte, mais je favorise certainement la création d'un bloc de connaissances expertes concernant les enjeux liés à la sécurité en général, ce qui renvoie à de nombreux facteurs, y compris des facteurs économiques.

Certes, à l'échelon ministériel, la décision du gouvernement de charger M. Manley de diriger ce comité interministériel constitue un pas exceptionnel dans la bonne direction, mais il doit recourir à des bureaucraties ministérielles existantes qui se considèrent comme si restreintes par la réglementation existante, et cetera, qu'elles ne semblent pas en mesure de trouver de nouvelles avenues en matière de sécurité nationale. Nous avons des gens qui nous disent qu'ils se chargent de la coordination stratégique, d'autres qui affirment qu'ils auront un plan, et, encore une fois, personne ne conduit l'autobus.

Le sénateur Cordy: Amiral, vous avez parlé de surveillance, et d'autres témoins ont affirmé que nous avons besoin d'une capacité de surveillance, de patrouille et d'intervention pour faire en sorte que le système de sécurité fonctionne. Vous avez déclaré que la surveillance doit être renforcée. Vous suggérez qu'on y affecte des ressources supplémentaires et qu'on établisse un ordre de priorité afin qu'on tienne compte de nos besoins nationaux avant d'envoyer nos Aurora et autres appareils dans d'autres régions du monde. Selon nous, de quelle autre façon pourrions-nous renforcer la surveillance? Comment devrions-nous procéder?

Cam Johnston: Je ne crois pas avoir dit que nous avons besoin de davantage de ressources. Il s'agit plutôt de revoir l'affectation des ressources dont nous disposons pour relever ce défi, et, tel que mentionné précédemment, cela suppose des changements

can do. Without the change in mandate to actually put someone in charge, there is not a lot we can do. The high-frequency surface radars, for example, will provide a lot of information on a lot of contacts of ships at sea. Verifying those contacts and deciding which are vessels of interest and looking at them and identifying them, if that is the case, is where the real challenge comes in.

What we have not heard yet is whether we really have enough information exchange between the U.S. and Canada, et cetera. There is a tremendous amount of information there that is primarily brought to bear today on enforcement problems as opposed to the wider surveillance problem. To utilize that other information that is either satellite driven or driven by some sort of electronic intercept requires matching information of some description in our own theatre of operations. High-frequency surface wave radar, HFSWR, will be very useful in that context because it provides a source that can be matched with a source, and I believe there are plans to put much more capable fusion equipment in those surveillance centres that exist today.

When you talk to the people doing this job in Halifax, they will tell you that, while they can produce a recognized maritime picture, we are not recognizing a lot of it at the moment. The capability is there to handle a lot more information than is presently available.

The short answer is that we need to move forward in terms of organizational changes, bearing in mind that the navy and air force together have put a tremendous amount of effort toward putting these fusion centres together in Esquimalt and Halifax. In recognition of the mandate to be useful once the time happens, incident driven, or potentially that the greater mandate would come some day arrive, during the vast part of my naval career, we were destined to send our ships off to the Supreme Allied Commander Atlantic, and we did not have to worry too much about the capabilities of our own headquarters. Thankfully, that has changed greatly over the last few years.

Senator Cordy: In Nova Scotia, for example, the coastline, with all the inlets, is just phenomenal, and we do not have people at all the little inlets and bays around the province, and that goes for all the coasts in Canada. Much of the information we have has been from volunteers, people phoning in and saying, "I am going to land," or someone on land saying, "There is a boat that has just landed." Increased surveillance, it seems to me, would at least let us know that these vessels are in our waters, but is there anything else that we can do?

RAdm Johnston: Again, I am probably not the best one to ask right now. I have difficulty extrapolating from the 1996 time frame to today and the coastal watch program I mentioned. The RCMP were visiting these small bays and inlets in small boats. The small fishermen may be tending crab pots or whatever, and the rigid, inflatable boat with the RCMP officer would come up to him and say, "Next time you see something, first thing you do when you get ashore is pick up the phone and phone this

organisationnels. Si on ne fait pas cela, on ne pourra pas faire grand-chose. Si on ne change pas le mandat afin de vraiment mettre quelqu'un aux commandes, on ne peut pas faire grand-chose. Les radars haute fréquence à ondes de surface, par exemple, fourniront beaucoup d'information sur de nombreux contacts de navires en mer. Le vrai défi commence lorsque vient le temps de vérifier ces contacts et de déterminer quels navires doivent être examinés et identifiés, le cas échéant.

Personne ne nous a encore dit s'il y a suffisamment d'échanges de renseignements entre les États-Unis et le Canada. Il y a énormément de renseignements qui sont divulgués aujourd'hui à l'égard de problèmes d'exécution, par opposition au problème plus global de la surveillance. Pour utiliser les autres renseignements, obtenus au moyen de satellites ou d'interceptions électroniques, il faut comparer l'information à certaines descriptions dans notre propre théâtre opérationnel. Le radar haute fréquence à ondes de surface, RHFSOS, sera très utile dans ce contexte, car il procure une source qui peut être comparée à une autre source, et je crois qu'on projette déjà d'installer du matériel de fusionnement plus efficace dans les centres de surveillance existants.

Si vous vous adressez aux gens qui font ce travail à Halifax, ils vous diront que, même si on peut brosser un portrait maritime reconnu, il y a beaucoup de choses qu'on ne reconnaît pas pour l'instant. Il y a possibilité de traiter beaucoup plus d'information que nous ne le faisons à l'heure actuelle.

Pour répondre brièvement, nous devons aller de l'avant avec le changement organisationnel et tenir compte du fait que les forces navales et aériennes ont déployé des efforts énormes pour établir ces centres de fusionnement à Esquimalt et à Halifax. Compte tenu du mandat d'être utile lorsque survient un incident, ou même la possibilité qu'un jour le mandat ultime soit lancé, au cours de la majeure partie de ma carrière navale, nous étions destinés à envoyer nos navires au Commandant suprême allié de l'Atlantique, et nous n'avions pas trop à nous inquiéter des capacités de notre propre état-major. Heureusement, la situation a grandement changé au cours des dernières années.

Le sénateur Cordy: En Nouvelle-Écosse, par exemple, la côte, avec tous ses passages, est tout simplement phénoménale, et nous n'avons pas des gens dans toutes les petites anses et les baies de la province, et cela s'applique à toutes les côtes du Canada. Une part importante de l'information que nous avons provient de personnes qui téléphonent volontairement pour dire «je vais accoster» ou «un bateau vient d'accoster». J'ai l'impression qu'une surveillance accrue nous permettrait au moins de savoir que ces bateaux sont dans nos eaux, mais que peut-on faire d'autre?

Cam Johnston: Encore une fois, je ne suis probablement pas la meilleure personne pour répondre à cette question. J'ai de la difficulté à extrapoler à partir de la situation en 1996 et du programme de surveillance côtière que j'ai mentionné. La GRC se rendait dans ces petites baies et ces anses au moyen de petites embarcations. De petits bateaux de pêche peuvent être en train de poser des casiers à crabes ou de pêcher, et l'agent de la GRC viendrait voir les pêcheurs, au moyen d'un canot pneumatique

particular number.” Working with the people who live and work in those areas is where the naval vessels would come in handy, because they have the fast patrol boats that can deliver the RCMP into the small communities to talk to the fishing boats, and the helicopter, of course, could perhaps land in the small town and do briefings and that sort of thing. The awareness of the local population was a huge part of that initiative. My sense is that it is probably still going on, but I cannot tell you for sure.

Senator Cordy: We are gathering a significant amount of information because the new technology enables that. How do we ensure that the information is shared with the people who may need it?

RAdm Johnston: That is a fairly happy story. The initiatives that you have heard before, like CANMARNET and others, will ensure that happens. The real challenge is this: Who reads it at the other end when it gets there? To that end, you will have to look into those individual operations and centres. That was always the challenge I felt when I was the commander on the West Coast. I was the only one I knew who was reading all that stuff because I was on the receiving end as well as on the dissemination end. I was the one who had the level of interest to actually ensure my people paid attention to that information and we made decisions about what to go and observe.

Not everyone is resourced to the same level. Many organizations function on a contingency basis, where you call in more people, et cetera. This is where the multi-department fusion centre has a significant amount of potential, because it serves as an intelligence centre for everyone and also provides the command resources to execute.

The Chairman: Assuming that we had a policy that was based along the lines of the recommendation of the report that we put out regarding coastal defence, assuming that there was a clear mandate, one of the weaknesses of this report is perhaps that it has no clear mandate. We thought there was, but when we later read it we concluded we were not as clear as we should have been.

Can you reflect back on your Oka experience? The impression we get frequently is that Canadians generally in government pride themselves on an ad hoc approach. When a problem comes up, we will pull together the right people, solve the problem and move on. One of the issues that the committee is interested in is whether there is enough “ad hocking,” that what we really need to do is stand up a permanent group that does deal with these issues, and the only place that we have seen so far that seems to make sense is in the Privy Council office. Do you have views on that?

RAdm Johnston: During the Oka crisis, bearing in mind that the first Gulf War was happening simultaneously, I was not a terribly happy camper. The Chief of Defence Staff and PCO were focused 90 per cent on Oka, because of the huge challenges, and

rigide, pour leur dire: «La prochaine fois que vous verrez quelque chose, veuillez téléphoner au numéro suivant aussitôt que vous arriverez à terre.» C’est en travaillant avec les gens qui vivent et travaillent dans ces régions que les navires militaires seraient utiles, car ils disposent de bateaux patrouilleurs rapides qui peuvent conduire les agents de la GRC dans de petites localités pour parler aux pêcheurs, et l’hélicoptère, bien sûr, pourrait atterrir dans les petits villages et tenir des séances d’information et autres activités. La sensibilisation de la population locale était un volet important de cette initiative. Je crois que l’initiative se poursuit probablement toujours, mais je ne peux l’affirmer avec certitude.

Le sénateur Cordy: Nous recueillons une quantité considérable d’information parce que les nouvelles technologies nous le permettent. Comment pouvons-nous veiller à ce que l’information soit divulguée aux gens qui en auraient peut-être besoin?

Cam Johnston: C’est une assez belle aventure. Les initiatives dont vous avez entendu parler, comme CANMARNET et d’autres, permettront de veiller à ce que cela se produise. Le vrai défi consiste à déterminer qui consulte ces renseignements. À cette fin, il faudra examiner toutes les opérations et tous les centres. C’était toujours un défi pour moi, lorsque j’étais commandant sur la côte Ouest. Je ne connaissais personne d’autre qui lisait tout cela, car je recevais et je diffusais de l’information. J’étais assez intéressé pour veiller à ce que mon personnel tienne compte de cette information, et nous décidions où aller observer.

Nous ne disposons pas tous des mêmes ressources. De nombreux organismes fonctionnent de façon ponctuelle, et font appel à des renforts, et cetera. C’est à cet égard que le centre de fusionnement multiministériel offre un potentiel important, car il sert de centre de renseignements pour tout le monde et fournit les ressources de commandement nécessaires à l’exécution.

Le président: Supposons qu’on adopte une politique fondée sur la recommandation du rapport que nous avons déposé concernant la défense côtière, supposons qu’il y a un mandat clair — l’une des faiblesses de notre rapport tient peut-être au fait que le mandat n’est pas clair. Nous croyions qu’il l’était, mais quand nous l’avons lu plus tard, nous avons conclu que notre rapport n’était pas aussi clair qu’il aurait dû l’être.

Pourriez-vous nous fournir vos réflexions sur votre expérience à Oka? On a souvent l’impression que les Canadiens exerçant des fonctions gouvernementales sont fiers d’appliquer une approche ponctuelle. Un problème survient, on rassemble les gens compétents, on résout le problème et on passe à autre chose. L’une des questions qui intéressent le comité consiste à déterminer si on devrait mettre un terme à cette tendance, si on ne devrait pas plutôt créer un groupe permanent qui se pencherait sur ces problèmes, et le seul intervenant qui semble indiqué, pour l’instant, est le Bureau du Conseil privé. Qu’en pensez-vous?

Cam Johnston: Pendant la crise d’Oka, compte tenu du fait que la première guerre du golfe avait lieu en même temps, je n’étais pas très joyeux. Le chef d’état-major de la défense et le BCP consacraient 90 p. 100 de leur travail à Oka, en raison des défis

the rest of the Department of National Defence was focused 90 per cent on the Gulf crisis, and I was caught in the middle. That is neither here nor there. On both those, however, what we benefited from was that our entire structure for crisis management was 110 per cent mobilized. The Department of National Defence was 100 per cent focused on operations from the middle of the Oka crisis, the beginning of the Gulf War, right through until it was all over.

PCO met in conjunction with National Defence and Foreign Affairs every morning at 8:30, chaired by the Clerk of the Privy Council. We had huge resources to deal with the situation that we had. The results were extraordinarily successful, and we also had some very good people, obviously in General de Chastelain as the CDS at the time, so we were well served. The real question is: How can you ensure that you are just as well served perhaps on a crisis of slightly less dimension? I, too, can think of no other home for an organization like that than PCO.

The Chairman: PCO has the capacity to morph into different structures. When you think back to the early 1970s when national unity was of particular importance to us and the place of Quebec in Canada was of importance to us, the clerk at the time, Gordon Robertson, moved from being clerk to secretary to the cabinet for federal-provincial relations, and then Senator Pitfield ran into the position of clerk and ran PCO. A group was set up of significant size that dealt with the federal-provincial relations file.

What it did not have was a minister separate to whom it reported. They both reported to the Prime Minister, but that was before the days of deputy prime ministers. These days, deputy prime ministers are serviced out of PCO. It gets complicated when that individual is also the Minister of Finance and there is a leadership campaign going on.

I put the question to you, and I would be happy to hear your views as well, Mr. Johnston, but a model that provided for a second clerk or a second secretary to the cabinet playing a similar role to what Gordon Robertson played, that function continues in PCO, but not at the same level and not with the same size of staff simply because the problem does not exist any more. If national security is going to be a problem into the foreseeable future, and assuming we start with a policy along the lines that we are sort of edging towards here, is that the sort of machinery of government or mechanism that appeals to you?

RAdm Johnston: Sounds good to me, Mr. Chairman.

I think Cmdre Hendel has spent more time reflecting in this area perhaps than I have, certainly since Oka.

Cmdre Hendel: When we debate the issue of a national security policy and structures to support it at the college, most folks say this is a good idea. We bring in subject-matter experts from across Canada and elsewhere, and when we ask, "Why do you not do that?" we get the response that that is not the Canadian way. I reflected upon that for some time and that is not a flippant

énormes que cela constituait, et le reste du ministère de la Défense nationale se consacrait à 90 p. 100 à la crise du Golfe, et j'étais pris entre les deux. Ça n'a pas d'importance. Dans les deux cas, par contre, nous avons su tirer avantage du fait que l'ensemble de notre structure de gestion de crise était mobilisé à 110 p. 100. Le ministère de la Défense nationale se consacrait totalement aux opérations à partir du milieu de la crise d'Oka, et du début de la guerre du Golfe, jusqu'à ce que tout cela soit fini.

Le BCP rencontrait chaque matin la Défense nationale et les Affaires étrangères à 8 h 30, et la rencontre était présidée par le greffier du Conseil privé. Nous disposions de ressources énormes pour composer avec la situation. Nous avons obtenu des résultats extraordinaires, et nous avons pu miser sur des gens très compétents, comme, évidemment, le général Chastelain, qui était CEMD à l'époque, alors nous étions bien servis. La question qui s'impose est la suivante: comment peut-on s'assurer d'être aussi bien servi s'il survient une crise d'une ampleur légèrement inférieure? Moi non plus, je ne peux trouver un organisme mieux placé que le BCP.

Le président: Le BCP est capable d'adopter diverses structures. Au début des années 70, époque où l'unité nationale était particulièrement importante et où la place du Québec dans le Canada était importante à nos yeux, le greffier d'alors, Gordon Robertson, est devenu secrétaire au Cabinet des relations fédérales-provinciales, et le sénateur Pitfield a pris les rênes du BCP à titre de greffier. On a établi un groupe de taille ayant pour mandat de travailler sur le dossier des relations fédérales-provinciales.

Il ne relevait pas d'un ministre particulier. Les deux étaient comptables au premier ministre, mais il n'y avait pas de vice-premier ministre à l'époque. De nos jours, le vice-premier ministre a accès au personnel de soutien du BCP. Cela devient compliqué lorsqu'une personne est aussi ministre des Finances et qu'il y a une campagne au leadership.

Je vous pose donc la question, et je serais heureux d'entendre votre point de vue aussi, Monsieur Johnston, mais un modèle prévoyant l'affectation d'un deuxième greffier ou d'un deuxième secrétaire au cabinet qui jouerait le même rôle que Gordon Robertson à l'époque, cette fonction existe encore au BCP, mais à un échelon inférieur et avec un personnel réduit, tout simplement parce que le problème n'existe plus. Si la sécurité nationale devient problématique dans un avenir prévisible, et supposons que le point de départ soit une politique analogue à celle vers laquelle nous tendons, est-ce le type de mécanisme gouvernemental qui vous plairait?

Cam Johnston: Ça m'a l'air d'une bonne idée, monsieur le président.

Je crois que M. Hendel a peut-être passé plus de temps que moi à réfléchir à cette question, certainement depuis Oka.

Cmdre Hendel: Lorsqu'on débat de la question d'une politique de sécurité nationale et de structures de soutien au collège, la plupart des gens disent que c'est une bonne idée. Nous invitons les experts en la matière de partout au Canada et d'ailleurs, et lorsqu'on leur demande pourquoi ils ne font pas cela, on nous répond que ce n'est pas la façon canadienne de faire les choses. J'y

response. There is a time and place for an ad hoc approach. Certainly, as I said, the ad hoc committee that the Deputy Prime Minister is chairing is an outstanding response to the post-9/11 environment. Ad hoc, it is fine for crises. Once a crisis has developed, there is no other way because it will be unique and extremely important. Therefore, the structure you put in place to manage that needs to be fairly unique to that particular crisis.

If you had other machineries of government, perhaps you could get into a situation where, with proper, sound policies and strategies you prevent some of these crises from happening in the first place.

I worry that if you look at what has been happening at the senior levels of government and within DND and the extreme pressure that appears to be on everyone — officials, political authority, senior officers and so on — we seem to be always in a position of averting emerging crises. To me, that points to the fact that there may be some structural problems here and that if we could set up some more permanent structures to deal with issues such as national security then perhaps some of these crises would be averted.

As honourable senators are aware, we used to have a cabinet committee on foreign defence policy. That is probably not enough any more because security is much beyond national defence and foreign affairs these days. It is a much larger problem. Something in the order of a network of experts that are working that great big complex problem, with all of the legal and jurisdictional issues that are incumbent upon it, would at least be able to have in place the knowledge base and the network of connections and interpersonal understandings so that if a smouldering crisis were to be identified it could be solved without getting into the full crisis mode.

I agree with you that there is a lot of room for ad hoc deployment and Canadians seem to have a special talent for it, and I do not mean it disparagingly.

The Chairman: I do not know what your answer is, sir. Let me put the question again. I was not advocating one role or the other. I was simply observing that we appear to “ad hoc” from crisis to crisis. They seem to be coming along frequently enough that some people are arguing that, perhaps, we should have a permanent secretariat that deals with it. The issue of who is driving the bus has come up repeatedly today. You could also ask the question: Who is getting up each morning and saying, “Canada is a safe place”?

One of the points that the two of you have made is that people get up and say, “I am handling my mandate and following what the legislation for which I am responsible. It is not my job to worry about something outside that. It is not the navy’s job. So you will not get the information.” Nobody is taking the broader picture and saying, “Well, I think I will look at that.”

ai réfléchi pendant un certain temps, et j’ai conclu que la réponse n’était pas désinvolte. Il y a des moments où une approche ponctuelle s’impose. Certainement, comme je l’ai déjà dit, le comité spécial présidé par le vice-premier ministre est une excellente réaction aux événements du 11 septembre. Les crises se prêtent à des mesures ponctuelles. Lorsqu’une crise survient, il n’y a pas d’autre façon, car elle sera unique et extrêmement importante. Par conséquent, la structure qu’on met en place pour la gérer doit être adaptée à la crise.

En établissant d’autres mécanismes au sein du gouvernement, on pourrait peut-être arriver au point où l’adoption de politiques et de stratégies adéquates préviendrait certaines de ces crises.

Lorsque je regarde ce qui se produit aux échelons supérieurs du gouvernement et au sein du MDN et que je constate les pressions extrêmes qui semblent être exercées sur tout le monde — les agents, les dirigeants politiques, les cadres supérieurs et ainsi de suite —, j’ai bien peur que nous soyons toujours en train de lutter contre de nouvelles crises. À mon avis, cela met en relief le fait qu’il y a peut-être des problèmes structurels, et que si on établissait davantage de structures permanentes pour composer avec ces problèmes, comme la sécurité nationale, on pourrait peut-être prévenir certaines de ces crises.

Comme vous le savez bien, honorables sénateurs, nous avions autrefois un comité ministériel sur la politique étrangère et la défense. Ce ne serait probablement plus suffisant de nos jours, car la sécurité va bien au-delà de la défense nationale et des affaires étrangères. Le problème est beaucoup plus étendu. Une sorte de réseau d’experts se penchant sur ce gros problème complexe, ainsi que sur tous les enjeux connexes liés aux lois et aux compétences, pourrait au moins établir la base de connaissances et le réseau de personnes-ressources et de concertation qui permettrait de résoudre une crise naissante avant qu’elle ne prenne de l’ampleur.

Je concède que de nombreuses situations se prêtent à des mesures ponctuelles et que les Canadiens semblent particulièrement doués à cet égard, et je le dis sans arrière-pensée.

Le président: J’ignore quelle est votre réponse, monsieur. Laissez-moi poser la question de nouveau. Je ne favorisais pas un rôle par rapport à un autre. Je faisais simplement remarquer qu’on semble réagir de façon ponctuelle, d’une crise à l’autre. Elles semblent se produire à une telle fréquence que certaines personnes avancent que nous devrions peut-être créer un secrétariat permanent qui serait responsable des crises. On s’est souvent demandé aujourd’hui qui conduit l’autobus. On pourrait aussi se demander qui se lève chaque matin en disant que «le Canada est un lieu sûr».

L’un des points que vous avez tous deux soulevés tient au fait que les gens se lèvent le matin et se disent: «Je réalise mon mandat et je respecte la législation dont je suis responsable. Je n’ai pas à m’inquiéter d’autre chose. Ce n’est pas le travail des forces navales. Alors vous n’obtiendrez pas l’information.» Personne n’adopte une vue d’ensemble et se dit: «Eh bien, je crois que j’y jetterai un coup d’œil.»

If the answer is, “Yes, we are best to ad hoc our way through,” that is an interesting answer. With regard to some crises, for instance a natural disaster, it will probably go to National Defence. If it is a terrorist event, it will probably go to the Solicitor General. If it is a serious enough problem, we know it always ends up on the Prime Minister’s desk. It always ends up in PCO, if it gets to be important enough.

If that is going to be the case, does it make sense to institutionalize that? Or are we better going along as we are going?

What I heard you say at first was that ad hocery is a good thing, and it is the Canadian way. However, at the end of your answer I heard you say that maybe we would be better off with the structure. Perhaps I did not hear clearly. Would you take another run at that?

RAdm Johnston: You heard me salute.

The Chairman: Let the record show that you saluted.

RAdm Johnston: In the Oka situation, we had a clear indication of how a crisis could be managed. To replicate that capability at another level down is a first-class idea.

When Sir Brian Urquhart was Undersecretary General of the United Nations, he used to talk about muddling through. He used to say that, perhaps, it was best for the United Nations to muddle through. Most of us at this point just do not think you can muddle through. I am not sure if that is ad hocery or not.

Cmdre Hendel: I believe that the security piece is so complex and so important that ad hocery is no longer appropriate. Some kind of structure that puts it together at the top needs to be put in place. It needs to be at a senior level. We must get above the stovepipe level.

Having said that, in my view, national security writ large, including the international piece, is such a complex beast that even with the best minds putting together that kind of structure you will still be forced occasionally into a crisis-management mode where ad hocery is the appropriate way to go.

The Chairman: I understand you now.

Thank you both for appearing tonight. We have run over time. We ran over time because we found your testimony so interesting and helpful. We are grateful for you attending here on short notice. We are grateful for your candid views and opinions.

If there are any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may

Si vous répondez qu’il est préférable pour nous d’agir de façon ponctuelle, c’est une réponse intéressante. À l’égard de certaines crises, comme les désastres naturels, la responsabilité ira probablement à la Défense nationale. S’il s’agit d’un acte terroriste, le dossier ira probablement au solliciteur général. S’il s’agit d’un problème assez grave, nous savons que le dossier finit toujours sur le bureau du premier ministre. Cela revient toujours au BCP, si le dossier prend suffisamment d’importance.

Si les choses se produisent de cette façon, n’est-il pas sensé de créer un cadre pour cela? Est-il préférable de procéder comme nous le faisons à l’heure actuelle?

Je vous ai entendu dire au début que les mesures ponctuelles étaient une bonne chose, et que c’est la façon canadienne de faire les choses. Toutefois, à la fin de votre réponse, je vous ai entendu dire qu’il serait peut-être préférable d’établir une structure. Je n’ai peut-être pas bien entendu. Voudriez-vous nous l’expliquer de nouveau?

Cam Johnston: Vous m’avez entendu saluer.

Le président: Le compte rendu en fera mention.

Cam Johnston: À Oka, nous avons appris comment une crise pouvait être gérée. L’idée de reproduire cette capacité à l’échelon inférieur est géniale.

À l’époque où sir Brian Urquhart était sous-secrétaire général des Nations Unies, il parlait souvent de se «tirer d’affaire». Il disait qu’il était peut-être mieux pour les Nations Unies de se tirer d’affaire. Au point où nous en sommes, la plupart d’entre nous ne croient pas qu’il est suffisant de simplement se tirer d’affaire. Je ne sais pas s’il faisait allusion à cette tendance à réagir de façon ponctuelle.

Cmdre Hendel: Je crois que la question de la sécurité est si complexe et si importante qu’il n’est plus approprié de recourir à des mesures ponctuelles. Il faut établir une sorte de structure permettant d’encadrer le tout aux échelons supérieurs. Il faut qu’il y ait un échelon supérieur. Nous devons aller au-delà des vases clos.

Cela dit, j’estime que la sécurité nationale au sens large, y compris le volet international, est un enjeu si complexe que même une structure établie par les plus grands penseurs devra occasionnellement adopter des mesures ponctuelles pour gérer une crise.

Le président: Je vous comprends maintenant.

Je vous remercie tous deux d’avoir témoigné ce soir. Nous avons pris plus de temps que prévu, car vos témoignages se sont révélés forts intéressants et utiles. Nous tenons à vous remercier de nous avoir rencontrés, malgré un court préavis. Nous vous remercions d’avoir présenté candidement vos opinions.

Si vous avez des questions ou des commentaires, nous vous invitons à visiter notre site Web, au www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages ainsi que tous les calendriers d’audience

contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee adjourned.

confirmés. Pour obtenir de plus amples renseignements ou de l'aide pour communiquer avec les membres du comité, vous pouvez aussi téléphoner au greffier du comité, au 1 800 267-7362.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

As individuals:

Mr. Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Center for Foreign
Policy Studies, Dalhousie University;
Rear-Admiral (Retired) Bruce Johnston;
Commodore (Retired) Hans Hendel, Consultant, Canadian Forces
Staff College.

TÉMOINS

À titre personnel:

M. Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Centre for
Foreign Policy Studies, Université Dalhousie;
Le contre-amiral (retraité) Bruce Johnston;
Le commodore (retraité) Hans Hendel, consultant, Collège des
Forces canadiennes.

